* * *

Aus sentimentalen Gründen soll hier ein altes Heft der ***Fliegergeschichten*** in gescannter Version und digital verbessert vorgestellt werden.
Diese Heftreihe des Moewig-Verlages erschien in den fünfziger und sechziger Jahren vierzehntägig zum Preis von 50 Pfennig.

Für einen Historiker und Soziologen wäre eine Erforschung dieser und anderer Heftreihen des Verlages ein interessantes Thema, eine Arbeit, die vielleicht sogar schon geleistet wurde. Für den hier Schreibenden ist es allein eine Rückerínnerung an Zeiten, in denen er selbst ohne irgendwelche Gewissenbisse oder sonstigen belastenden Gefühle jedem neuen Heft entgegenfieberte und dabei manches Mal die Schulaufgaben der Mittelstufe des Gymnasiums zuerst einmal liegenließ . . .

* * *

General der Jagdflieger
Adolf Galland

Auf dem Feldflugplatz des J.G. 26 bei Wissant (Frankreich).
Oberstleutnant Galland ist soeben mit seiner Me 109 vom Feindflug zurückgekehrt.

Fliegergeschichten

Band 142

Adolf Galland
Flieger und Mahner

von

Fritz Moeglich

Herausgeber
Dr. Peter Supf

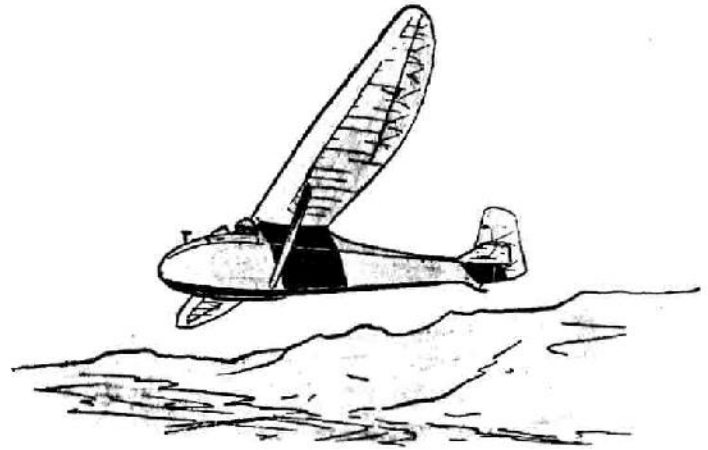
ARTHUR MOEWIG VERLAG MÜNCHEN

Fotos: Ullstein (2), Nowarra (1), Verlagsarchiv (2)

Verzeichnis aller lieferbaren „Fliegergeschichten"

9. Harry Muth
Der Jäger von Tunis
11. Armin Relling
Freitag der Dreizehnte
13. Heiner Jansen
Schreckensflug der DC-3
16. Peter Henn
Flucht in den Morgen
18. Hans Dieter Petersen
Die Hölle von Kronstadt
21. Peter Burg
Die Drei von der „Bremen"
22. Hans Peter Holl
Marseille — der Adler von Afrika
23. Hans Dieter Petersen
Die fliegende Ärztin
27. Armin Relling
Matthias Ellmauers große Stunde
28. Harry Muth
Die Besatzung der „Ida"
31. Hans Holl
Der Opferflug des Wing-Commanders
33. Armin Relling
Der Teufelspilot
35. Otto Behrens
Das Luft-Derby des „Ananaskönigs"
36. Gerhard Schacht
Die Brücke von La Meskiana
40. Martin Frank
Das Geheimnis von Fort Aracaba
43. Jürgen Köpcke
Wettflug zwischen Himmel und Meer
44. Michael Markgraf
Kampf mit der Zeit
47. Will Heilmann
Walter Nowotny — Ein Jagdflieger-Schicksal
48. Fritz Moeglich
Buschpiloten
50. Peter Henn
Der Sprung ins Nichts
65. Harry Muth
Fallschirmschwester Marian
68. Armin Relling
Doktor Ungestüm
83. Harry Muth
In der Nacht vom 5. September ...
87. Fritz Moeglich
Der Retter von Folkstone
92. Fritz Moeglich
Der Ritter der Lüfte — Manfred Freiherr v. Richthofen
93. Armin Relling
Funkstille für Captain Trully
94. Gerhard H. Rudolf
In letzter Minute
97. Armin Relling
Es gibt täglich einen Morgen
100. Armin Relling
Männer mit Nylonnerven
102. Fritz Moeglich
Oswald Boelcke — Der Lehrmeister aller Jagdflieger
104. Gerhard H. Rudolf
Dem Schicksal preisgegeben
105. Michael Markgraf
Die große Bewährung
107. Armin Relling
Globemaster im Eis der Antarktis
109. Harry Muth
Warnung — Rebellen an Bord
110. Hans Holl
Der Todesflug zum Ofoten-Fjord
111. Hans Dieter Petersen
Ernst Udet fliegt für Deutschland
112. Fritz Moeglich
Drei Stunden zwischen Himmel und Hölle
113. Wilhelm Manz
Das Ende der großen Jagd
114. Rolf O. Becker
Der Blitz aus heiterem Himmel
116. Armin Relling
Denn Flieger sind Kameraden
117. Hans Jochen
Am Eismeer abgeschossen
118. Hans Dieter Petersen
Dean Elmer Hess — Der fliegende Pastor
119. Wilhelm Manz
Freie Jagd im Planquadrat AB
120. Armin Relling
Flieger entscheiden — nicht Automaten
121. Gerhard H. Rudolf
Die Rache des Hauptfeldwebels
122. Rolf O. Becker
Eine kühne Pioniertat
123. Armin Relling
Eine Stunde macht alles gut
124. Gerhard H. Rudolf
Der Tod klopft an die Bordwand
125. Fritz Moeglich
Günther Plüschow — ein Leben voller Abenteuer
126. Rolf O. Becker
„Igel ruft Pelikan!"
127. Wilhelm Manz
Legion Condor
128. Armin Relling
Major Tysons Flug ums Leben
129. Hans Holl
Raketenjäger greifen an
130. Fritz Moeglich
Den Tod überlistet
131. Gerhard H. Rudolf
Zufällige Begegnungen
132. Kurt Hartig
Flug ins teuflische Auge
133. Hans Holl
Unfreiwilliger Feindflug
134. Hans Holl
Eine Fliegerfreundschaft
135. Hans Dieter Petersen
... und mit uns fliegt der Tod
136. Gerhard H. Rudolf
Zwei an einem Fallschirm
137. Rolf O. Becker
Schneller als die Sonne
138. Hans Holl
Krieg auf eigene Rechnung
139. Kurt Burgbacher
Die Post muß durch!
140. E. Brümmer
Achtung — Ich stürze!
141. Gerhard H. Rudolf
Die Nervenprobe
142. Fritz Moeglich
Adolf Galland— Flieger und Mahner

Alle obenstehenden Hefte können Sie zum Preis von 50 Pfg. bei Ihrem Zeitschriftenhändler bestellen oder direkt durch den Moewig-Verlag, München 2, Türkenstraße 24 (Postscheckkonto München 139 68).



Das Reifezeugnis des lang aufgeschossenen dunkelhaarigen jungen Mannes, der am 11. und 12. Februar 1932 die Abschlußprüfung am Hindenburg-Gymnasium in Buer besteht, trägt den Vermerk: ‚Galland will Flieger werden'.

Flieger werden! Ein großes Wort in einer Zeit, da der Friedensvertrag noch fast jede berufsfliegerische Tätigkeit verbietet. Genau genommen, befindet sich Adolf Galland dabei schon auf dem Weg zu dem ersehnten Beruf. Einstweilen hat er sich, von einem verständnisvollen Vater nach Kräften unterstützt, der Segelfliegerei verschrieben.

Schon leuchten die drei weißen Schwingen der C-Prüfung von seinem Rockaufschlag, und er ist dem Rekord in den heimatlichen Borkenbergen bis auf eineinhalb Minuten nahegekommen. Mit der vom Vater für das bestandene Examen versprochenen Anerkennung — einem nagelneuen Grunau-Baby — sind die Voraussetzungen für weitere segelfliegerische Leistungen geschaffen.

Zuvor aber gelingt es ihm, eine zehn Tage dauernde, auf Herz und Nieren gehende Aufnahmeprüfung für die Verkehrsfliegerschule Braunschweig zu bestehen; er ist einer von achtzehn glücklichen jungen Männern, die aus dem Ansturm der viertausend Bewerber siegreich hervorgehen.

Mit der ihm eigenen Energie geht er nun dem Borkenberge-Rekord, der inzwischen auf 47 Minuten geklettert ist, zu Leibe. Schon am zweiten Tag gelingt es ihm, 22 Minuten in der Luft zu bleiben, und beim nächsten Versuch am 27. Februar setzt die Gleitkufe erst nach 2 Stunden 6 Minuten und 5 Sekunden wieder auf. Nicht nur der Borkenberge-Rekord ist gebrochen, auch eine neue nordwestdeutsche Bestleistung ist damit aufgestellt worden.

Wenig später nimmt Galland aus der Hand Professor Georgiis den 1. Preis beim Westdeutschen Segelflugwettbewerb in Empfang. Dann heißt es, Abschied von zu Hause nehmen; ein harter Dienst erwartet den zukünftigen Verkehrspiloten in Braunschweig.

Im Sommer 1932 erlangt Galland den B-I-Schein, aber auch ein bißchen Pech bleibt nicht aus. Einmal geht das Fahrgestell einer Albatros L 101 zu Bruch, dann stoßen aus einer Kette von Klemm-Flugzeugen, die er führt, zwei Maschinen in der Luft zusammen. Der eine Pilot muß aussteigen, dem andern gelingt mit Mühe und Not die Landung.

Hochnotpeinliche Untersuchung. Galland wälzt sich nachts unruhig auf seinem Lager. Der Zwischenfall kann das Ende seiner fliegerischen Laufbahn bedeuten, denn der Zusammenstoß ereignete sich bei einer Flugformation, die nicht im Programm vorgesehen war. Was, wenn die Verkehrsfliegerschule ihn entläßt? Draußen steht ein riesiges Heer von Arbeitslosen, Zehntausende warten darauf, jeden freiwerdenden Platz einzunehmen.

Um für alle Fälle gewappnet zu sein, bewirbt sich Galland als Offiziers-Anwärter bei der Reichswehr. Große Hoffnung hat er nicht; aber das Unerwartete tritt ein: Er wird angenommen und soll sich zum Dienstantritt melden. Sozusagen über Nacht sitzt er also zwischen zwei Stühlen. Wohl scheint die Panne mit den Klemm-Flugzeugen sich von selbst bereinigt zu haben; aber wer garantiert dafür, daß sie nicht eines Tages doch wieder aufgerollt wird und ihm das Genick bricht?

Der Leiter der Schule, dem sich Galland anvertraut, schüttelt lächelnd den Kopf und beruhigt ihn.

„Keine Sorge, Galland", sagt er und legt ihm väterlich die Hand auf die Schulter, „was geschehen ist, ist vergessen. Sie brauchen nicht zu befürchten, daß die leidige Angelegenheit noch einmal zur Sprache kommt."

Niemand ist glücklicher als Galland. Die Reichswehr erhält eine Absage, bald darauf geht es zur Kunstflugausbildung nach Schleißheim, wo sich dem begeisterten jungen Flieger eine neue Welt eröffnet. Öde und eintönig erscheint ihm danach die seefliegerische Ausbildung in Warnemünde; aber noch ehe sie beendet ist, werden die jungen Piloten nach Schleißheim zurück kommandiert und einer getarnten, in jeder Hinsicht militär-fliegerischen Ausbildung unterworfen.

Wenige Wochen später fahren mehrere Gruppen junger Männer, in unauffälliges Zivil gekleidet, dem Süden entgegen, um in der italienischen Luftwaffe ihre Ausbildung fortzusetzen. Mit der abschließenden Prüfung, die wieder in Schleißheim abgelegt wird, ist das erste Ziel für Galland erreicht. Da aber noch keine Lufwaffe existiert, übernimmt ihn die deutsche Lufthansa als Flugzeugführer-Volontär.

Zweimal wöchentlich startet er nun von Stuttgart über Genf und Marseille nach Barcelona; das sonnige Spanien nimmt ihn gefangen, noch ahnt er nicht, daß er einmal am blauen Himmel über der Halbinsel in hartem Kampf sein fliegerisches Können wird beweisen müssen

*

1934 sieht Galland sich vor eine schwerwiegende Entscheidung gestellt: Soll er der Zivilfliegerei treu bleiben oder seine Laufbahn als aktiver Soldat fortsetzen? Niemand spricht mehr von der Reichswehr; das Bild einer zukünftigen deutschen Luftwaffe zeichnet sich bereits deutlich ab.

Die Meinungen unter Gallands Kameraden gehen auseinander; unbeeinflußt trifft er seine Entscheidung nach rein fliegerischen Gesichtspunkten. Mit unfehlbarer Sicherheit spürt er, daß das Kutschieren der schweren Verkehrsmaschinen nicht den Vorstellungen vom Fliegen entspricht, die er sich machte, als er zum ersten Male am Steuer seines Segelflugzeuges saß. Was dabei an fliegerischem Fingerspitzengefühl gefordert wird und ihm das wahre fliegerische Glück vermittelt, kann ihm die Lufthansa nicht bieten; nur bei einer bestimmten Waffengattung glaubt er es finden zu können: in der Jagdfliegerei.

So hält Galland mit fünfundsiebzig Kameraden Einzug in die Grenadier-Kaserne in Dresden. Drei Monate lang bleibt ihnen nichts erspart; aber der dann folgende Offiziers-Lehrgang, der genügend Zeit für fliegerische Betätigung auf dem benachbarten Flugplatz Dresden-Hellerau läßt, stellt das seelische Gleichgewicht der Offiziers-Anwärter schnell wieder her.

Die Beförderung zum Fähnrich schließt sich an, und am 1. Oktober 1934 erhält Adolf Galland sein Leutnantspatent. Damit sind er und seine Kameraden vom Heer entlassen und werden als frischgebackene Offiziere der deutschen Luftwaffe überstellt, die allerdings im Augenblick erst auf dem Papier existiert.

Im März 1935 wird das Bestehen der deutschen Luftwaffe offiziell bekanntgegeben. Gallands Versetzung nach Jüterbog-Damm erfolgt, wo er am Aufbau der zweiten Gruppe des neuen Jagdgeschwaders „Richthofen" mitwirkt. Diese Gruppe soll mit den neuen He 51-Jagdmaschinen ausgerüstet werden, während die in Döberitz liegende I. Gruppe noch über Arado-65-Flugzeuge verfügt. Die Aufstellung bringt viel Papierkrieg mit sich, und Galland benutzt jede freie Stunde, um im Kunstflug, dem er sich mit Leidenschaft widmet, den Ausgleich zu finden. Er fliegt eine Focke-Wulf-„Stieglitz" mit Rückenflugvergaser, die es ihm erlaubt, sich als Parterre-Akrobat zu betätigen.

Wochenlang geht alles gut, aber an einem schönen Oktobertag sieht es aus, als sei der junge Galland am Ende seiner fliegerischen Laufbahn angelangt. Bei einer seiner gewagtesten Figuren, dem Abfangen der trudelnden Maschine dicht über dem Boden, reagiert das Flugzeug infolge einer eben vorgenommenen Änderung am Höhensteuer zu träge, schlägt hart auf und verwandelt sich in einen wüsten Trümmerhaufen. Bewußtlos wird Galland, dessen Kopf im Armaturenbrett steckengeblieben ist, herausgezogen.

Nach drei Monaten entläßt ihn das Lazarett, geheilt zwar von mehreren Schädelbrüchen, einem zertrümmerten Nasenbein und zahlreichen anderen Verletzungen, aber nun schwebt das Urteil „Fliegeruntauglich" wie ein Damoklesschwert über ihm. Doch auf geheimnisvolle Weise verschwindet der belastende Vermerk zwischen den zahlreichen Aktenstößen, die sich auf dem Schreibtisch des Galland geneigten Kommandeurs häufen.

Leider nicht für immer, denn ein Jahr später, diesmal bei einer Bruch-Notlandung mit einer Arado 68, stößt eine entsetzte Untersuchungskommission beim Heranziehen von Gallands Personalakte auf die Feststellung seiner Fliegeruntauglichkeit.

Galland ist fest entschlossen, aus der scharfen Tauglichkeitsprüfung, der er sich nunmehr unterziehen muß, erfolgreich hervorzugehen. Trotz der Glassplitter in der Hornhaut seines linken Auges bereitet ihm bei der Sehstärkenfeststellung das Ablesen der ominösen Zahlentafel offenbar nicht die geringsten Schwierigkeiten. Der Oberstabsarzt schüttelt verwundert den Kopf und überfliegt noch einmal den früheren Befund. Dann zieht ein Schmunzeln über sein Gesicht.

„Machen wir's noch einmal!" nickt er Galland zu. „Diesmal zur Abwechslung von rückwärts. Bin gespannt, was dabei herauskommt."

Galland verzieht keine Miene. Mit ruhiger Stimme beginnt er die Zahlen in umgekehrter Reihenfolge zu lesen. Immer höher wandern die Brauen des Oberstabsarztes, bis er endlich abwinkt.

„Sonderbar", murmelt er, als Galland geendet hat. „Es sieht ja wirklich so

aus, als habe sich Ihr Sehvermögen außerordentlich gebessert. Unter diesen Umständen besteht keine Veranlassung, Ihnen das Fliegen zu untersagen. Sie sind wieder fliegertauglich."

Draußen reibt sich Galland schmunzelnd die Hände und gedenkt gerührt des Freundes, der ihm ein Muster der vertrackten Zahlentafeln besorgte, die er in tage- und nächtelanger Arbeit auswendig lernte, bis ihn nicht einmal die Aufforderung, sie rückwärts zu lesen, aus der Fassung zu bringen vermochte.

Corriger la fortune — warum nicht, wenn es niemandem wehtut?

*

Am 8. Mai 1937 läuft ein schäbiger Seelenverkäufer in den nationalspanischen Kriegshafen El Ferrol ein. Unter den „Freiwilligen", welche die damalige deutsche Regierung Franco im Kampf gegen den Kommunismus zur Verfügung gestellt hat, befindet sich auch Adolf Galland. Er wird der in Vitoria liegenden deutschen Jagdgruppe zugeteilt und mit der Führung der Stabskompanie betraut. Nur schwer vermag er seine Enttäuschung zu verbergen, hat er doch fest mit dem fliegerischen Einsatz gerechnet. Doch die Stunde, da jeder Pilot gebraucht wird, kommt, als den Roten ein großer Einbruch gelingt. Nun ist Not am Mann, wieder einmal soll die „Legion Condor" Feuerwehr spielen.

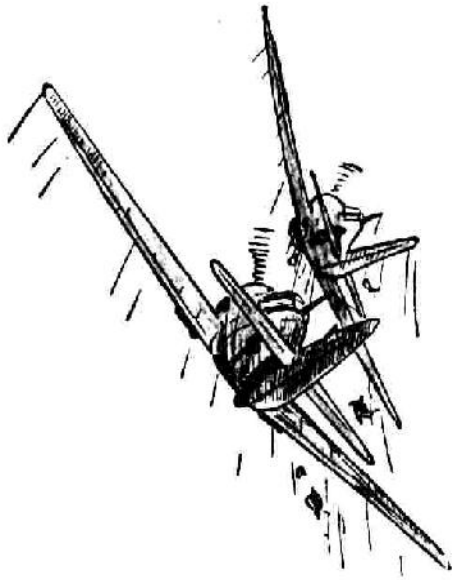
In der Staffel von Oberleutnant Harder fliegt Galland seinen ersten Einsatz. Er gilt der starken roten Flak, die einen Masseneinsatz der als Bomber verwendeten langsamen Ju 52 beim beabsichtigten Gegenangriff unmöglich zu machen droht. Immer wieder stürzen sich die He 51 auf die feindlichen Flakstellungen, kaum eine Maschine kehrt in den Einsatzhafen zurück, ohne von Treffern durchsiebt zu sein.

Die ersten Kameraden fallen, aber der Erfolg bleibt nicht aus; die Offensive der Roten bricht zusammen. Galland drängt nun energisch auf ständige fliegerische Verwendung, und sein Wunsch geht in Erfüllung. Die Führung der 3. Jagdstaffel, nach ihrem Staffelzeichen „Micky-Maus-Staffel" genannt, wird ihm übertragen. Über Mangel an Einsätzen kann er sich in den folgenden Monaten nicht mehr beklagen. Die schweren Kämpfe um Gijon und Teruel stellen höchste Anforderungen an fliegendes und Bodenpersonal und lassen beide kaum noch zur Ruhe kommen.

In einem außerordentlich kalten Winter erstarren die Fronten, und Galland ahnt, daß seine Spanienzeit sich dem Ende nähert. Berlin braucht die Männer, die seit Monaten regelmäßig ihre Erfahrungsberichte als Schlachtflieger an das Luftfahrtministerium schicken. Galland schiebt den Termin hinaus, so lange es geht; aber eines Tages ist sein Nachfolger da, ein schlanker junger Oberleutnant mit dunklem Haar, von Galland nicht eben freundlich begrüßt. Der junge Offizier heißt Werner Mölders, und ein Jahr später wird Galland mit ihm zusammen seine ersten Jagdfliegereinsätze über dem Westwall fliegen.

*

Nach fünfzehnmonatiger Abwesenheit betritt Galland im August 1938 wieder deutschen Boden, wo ihn sofort eine neue Aufgabe erwartet: die umgehende Aufstellung von zwei Schlachtgeschwadern. Während sich die politische Lage immer mehr zuspitzt, wird Galland als Staffelkapitän der zweiten Gruppe eines Schlacht-Lehrgeschwaders nach Tutow versetzt.



Dann, am 1. September 1939, beginnen an Polens Grenzen die Waffen zu sprechen.

Am 18. Tag des Feldzuges kapituliert die polnische Armee; Gallands Gruppe hat mit zahlreichen Einsätzen ihr Teil zur Niederringung beigetragen. Mit dem EK II und der Beförderung zum Hauptmann werden seine Leistungen anerkannt.

Aber erst anläßlich der Verlegung nach Braunschweig gelingt Galland der ersehnte Sprung zur Jagdwaffe. Sein neues Ziel heißt Krefeld — Jagdgeschwader 27. Am dritten Tag der Westoffensive erringt Galland seinen ersten Luftsieg — zwei weitere folgen, noch bevor die Sonne untergegangen ist.

Überall befinden sich die deutschen Truppen in stürmischem Vormarsch. Als Ergebnis einer revolutionären, bis ins kleinste geplanten Zusammenarbeit zwischen Luftwaffe und Heer kapitulieren die holländische und die belgische Armee. Gallands Gruppe verlegt nach Charleville, weitere erfolgreiche Einsätze folgen; nach dem siebenten Abschuß erhält er das E K I.

Am 3. Juni 1940, einen Tag vor der Kapitulation Dünkirchens, trifft Galland, nur von einem Kameraden begleitet, nördlich von Paris auf zwei Staffeln Morane, und eine wilde Kurbelei setzt ein. Galland geht so dicht an seinen ersten Gegner heran, daß bei dessen Absturz ein leichter Zusammenstoß erfolgt, wobei ein Teil des Leitwerks und der Antennenmast seiner eigenen Maschine verbogen werden. Trotzdem nimmt er sich, von den restlichen Morane-Jägern hart bedrängt, das nächste Flugzeug vor, es stürzt nach wenigen Feuerstößen mit schwarzer Rauchfahne fast senkrecht der Erde zu. Da der Aufschlag von niemand beobachtet wird, kann der Abschuß nicht anerkannt werden, aber auch so ist das erste Dutzend voll.

Eine Versetzung zum Jagdgeschwader 26 „Schlageter" bringt Galland die Führung der III. Gruppe, und nach der Unterzeichnung des Waffenstillstandes mit Frankreich wird das J. G. 26 zur Auffrischung nach Mönchen-Gladbach verlegt.

Als am 18. Juli 1940 die Beförderung Gallands zum Major ausgesprochen wird, ist er 28 Jahre alt und in siebzehn Luftkämpfen Sieger geblieben. Aus der Hand Kesselrings empfängt er die Anerkennung — das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Von nun an ist die Royal Air Force der Gegner der deutschen Luftstreitkräfte. Zwei Luftflotten sind am Kanal aufmarschiert, die „Schlacht um England", deren hauptsächliches Ziel bisher die Schiffahrt um die britische Insel war, ist in ein neues Stadium getreten. Vickers-Supermarine-Spitfires und die älteren Hawker-Hurricanes sind die Flugzeugtypen, auf welche die deutschen Jäger

treffen. Beide erweisen sich der Me 109 in der Geschwindigkeit leicht unterlegen, doch machen ihre Wendigkeit im Kurvenkampf und die Feuerkraft sie zu einem gefährlichen Gegner. Die englischen Jagdflieger haben eine gute Ausbildung hinter sich und beweisen Mut und Härte.

Die Briten, auch im Kriegshandwerk kühle Rechner, haben eine eigene Methode entwickelt, um die deutschen Jagdverbände zu dezimieren. Ausgehend von der Erkenntnis, daß freie Jagd, also Angriff, die Parole eines Gegners wie Deutschland sein muß, überlasen sie diesem die Initiative. Sie ziehen Ihre Verbände zurück und beschränken sich auf die Verteidigung des Luftraums über der Insel. Schon jetzt erweist sich die Schwäche der deutschen Position, denn die taktische Gesamtflugzeit der Me 109 beträgt nur etwa 80 Minuten. Start, Steigflug, Sammeln, Anflug und Rückflug erfordern allein 60 Minuten, so daß knapp 20 Minuten für den eigentlichen Luftkampf bleiben. Weiter liegt der Vorteil der Engländer darin, daß sie ihre Jäger auf Grund der Anflugmeldungen erst in letzter Minute starten zu lassen brauchen. So werden die Luftschlachten, die sich über dem Südosten der Insel abspielen — ein tieferes Eindringen ist den deutschen Verbänden nicht möglich —, trotz aller Abschußerfolge zu einem langsamen, aber stetigen Aderlaß für die deutsche Jagdwaffe, ohne einen strategischen Erfolg zu bringen. Durch ihre Defensivtaktik sind die Briten auch in einem andern Punkt im Vorteil. Sie kämpfen über eigenem Gebiet, abgeschossene und mit dem Fallschirm gelandete Piloten stehen in kurzer Zeit wieder zur Verfügung, notgelandete Maschinen können schnell wieder einsatzbereit gemacht werden.

Auch Tiefangriffe auf britische Jagdflugplätze ändern die Situation nicht zugunsten der Deutschen. Die abgestellten Flugzeuge sind ausgezeichnet getarnt, ein dichtes Flaknetz schützt die Plätze. Die Reihen der deutschen Jäger lichten sich in beängstigender Weise, fast unmerklich wird zugleich die deutsche Jagdwaffe ihrer eigentlichen Aufgabe, der freien Jagd, entfremdet.

Mit wachsender Besorgnis beobachtet die deutsche Luftkriegführung diese Entwicklung.

Galland und Mölders werden nach Berlin befohlen, wo man über das „Versagen" der Jagdflieger reichlich verschnupft ist. Göring sucht die Schuld in dem Alter der Offiziere, die in den Kommandeurstellen sitzen, und bekundet seine Entschlossenheit, diese Offiziere durch jüngere zu ersetzen.

Mit Galland und Mölders, die er zu Geschwaderkommodores ernennt, macht er den Anfang.

Knapp vierzehn Tage später begibt sich Göring an die Kanalfront, wo er nur feststellen kann, daß die für den vorgesehenen Großeinsatz der Bomber erforderliche Luftüberlegenheit nicht errungen werden konnte.

Wieder hagelt es Vorwürfe, die sich die Offiziere mit steinernen Gesichtern anhören. Vergeblich sucht Galland klarzumachen, daß die Me 109 nur im Angriff ihre Überlegenheit beweisen könne, und als Göring sich abschließend nach den Wünschen der Kommodores erkundigt, entfährt es Galland:

„Ich bitte um Ausrüstung meines Geschwaders mit Spitfires!"

Eisiges Schweigen in Erwartung eines losbrechenden Donnerwetters folgt seinen Worten, aber es bleibt aus; Göring wendet sich mit finsterer Miene ab und geht schweigend davon.

Der Großeinsatz deutscher Bomber beginnt. Die geplante Invasion der Insel, Unternehmen „Seelöwe" genannt, gilt als abgeblasen, weil die Voraussetzungen nicht gegeben sind. Heer und Marine halten ein derart gewagtes Unternehmen nur bei absoluter Luftüberlegenheit für durchführbar; von einer solchen aber kann nicht gesprochen werden.

Nun sollen also die Bomber England in die Knie zwingen. Galland ahnt, daß auch diese Rechnung nicht aufgehen wird, denn vernichtende Bomberangriffe sind nur mit dem entsprechenden Jagdschutz zu fliegen, und der Aktionsradius der Jäger ist so gering, daß Ziele in Mittel- und Nordengland nicht von Bombern unter Jagdschutz erreicht werden können. Zudem erweist sich das britische Radar- und Jägerleitnetz als außerordentlich wirksam. Es erfaßt die sich sammelnden deutschen Verbände schon über dem Pas de Calais und läßt sie nicht mehr los, so daß die englischen Jäger mühelos an den Gegner herangeführt werden können.

Galland und seine Männer sind ununterbrochen im Einsatz. Die britischen Piloten erweisen sich als gleichwertige Gegner; jeder Luftkampf ist ein Kampf auf Leben und Tod. Am 24. September erzielt Galland über der Themsemündung seinen 40. Abschuß. Als drittem Soldaten der deutschen Wehrmacht wird ihm nach Dietl und Mölders das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen.

Trotz aller zahlenmäßigen Erfolge aber wird das Ziel, die britische Luftwaffe niederzuringen, nicht erreicht. Auch der Einsatz der Jäger als Jagdbomber, sowie die über einen langen Zeitraum durchgeführten Nachtangriffe ändern daran nichts.

Wer seinen klaren Blick behalten hat — und zu diesen Männern zählt Galland —, sieht, daß das sieggewohnte Deutschland seine erste wichtige Schlacht verloren hat: die Schlacht um England.

Als Folge der ständigen Einsätze sind die an der Küste liegenden Verbände in solchem Maße abgekämpft, daß die Geschwaderkommodores eine gemeinsame Eingabe machen, ihre Verbände wenigstens vorübergehend zur Auffrischung aus dem Einsatz zu ziehen. Dies geschieht, und Ende Februar 1941 verlegt das J. G. 26, in der Heimat aufgefüllt, in die Bretagne zurück, um für die in Brest liegenden schweren Einheiten der Marine und die U-Boot-Bunker Jagdschutz zu fliegen.

Den wohl sonderbarsten Luftsieg erringt Galland am 15. April 1941, denn ein Luftkampf, bei dem Hummern und diverse Flaschen Sekt im Jagdflugzeug mitfliegen, gehört sicher nicht zu den Alltäglichkeiten. Galland ist als Geburtstagsgratulant auf dem Weg zu General Osterkamp, der als „Jafü" in Le Touquet liegt. Schnell macht er einen kleinen Abstecher über die Insel und entdeckt eine einzelne Spitfire, der er mit Vehemenz auf den Leib rückt. Nach wilder Kurbelei ist der Gegner bezwungen, sein Flugzeug schlägt brennend in einem kleinen Dorf bei Dover auf.

Während Gallands Rottenflieger, Oberleutnant Westphal, noch dabei ist, dem Kommodore seinen Glückwunsch auszusprechen, entdecken sie eine ganze Staffel Spitfires im Steigflug unter sich. Galland nimmt sofort eine nachhinkende Maschine aufs Korn, und seine Feuerstöße reißen sie in Fetzen; eine zweite, die er fast rammt, wird in Brand geschossen, aber dann heißt es, sich aus der Affäre zu ziehen, denn inzwischen dringt die ganze Staffel von allen Seiten auf die

beiden Deutschen ein, und Westphal hat zu allem Überfluß noch Ladehemmung, so daß er das Weite suchen muß.

Mit Vollgas stürzt Galland auf den Kanal hinab und zischt im Tiefstflug davon. Aber so weit er den Gashebel auch hineinschiebt, er bleibt immer weiter hinter dem Kameraden zurück und hat das unangenehme Gefühl, daß irgend etwas mit seiner Kiste nicht stimmt. Als er endlich Le Touquet erreicht, ist Westphal längst gelandet.

Der Kommodore umrundet den Platz und setzt wackelnd zur Landung an. Da steigen rote Leuchtkugeln auf. Sekundenlang stutzt Galland, dann fällt es wie Schuppen von seinen Augen. Nun weiß er, warum er so weit hinter Westphal herhinkte. Er erinnert sich plötzlich, während des Luftkampfes mit dem Knie gegen den Fahrwerkschalter gestoßen zu haben, wonach er umtrimmen mußte. Er ist also inmitten der britischen Staffel mit ausgefahrenem Fahrwerk herumgekurbelt und hat, als er über Le Touquet den Schalter betätigte, das Fahrwerk ein- statt ausgefahren! Ohne die Aufmerksamkeit der Bodenmannschaften hätte er sicher einen tadellosen Bruch hingelegt. So aber kann er außer Hummer und Sekt dem „Jafü" auch noch die Abschußmeldungen als Geburtstagsgeschenk präsentieren.

Zu Westphal, der mit bleichem Gesicht dem Landemanöver zusah, meint Galland, während er seinen zerknautschten Zigarettenstummel wieder in Brand setzt, nur:

„Na — und? Glück muß ein Jäger eben haben."

*

Wieder ziehen dunkle Wolken am Horizont herauf. Immer klarer wird, daß der gefürchtete Zweifrontenkrieg sich nicht mehr vermeiden läßt. In düsterer Stimmung kehrt Galland zu seinem Verband zurück. Er ahnt, daß die auf den Schultern seiner Männer ruhende Last noch größer werden muß, denn außer dem J. G. 26 soll nur das J. G. 2 im Westen verbleiben; auch das von Mölders geführte Jagdgeschwader ist für eine Verlegung nach dem Osten vorgesehen.

Haben die Briten den Luftkrieg bisher zumeist in der Defensive geführt, so beginnen sie jetzt mit ihrer sogenannten „Nonstop-Offensive". Die an die deutschen Jäger gestellten Anforderungen werden immer größer, was sich auch in der Abschußzahl des Galland-Geschwaders ausweist, die am 1. Mai auf 500 gestiegen ist.

Trotz aller Erfolge, trotz aller Ehrungen, die ihnen zuteil werden, beginnen Galland und andere verantwortliche Männer am Sinn des von ihnen und ihren Flugzeugführern verlangten und bewiesenen Einsatzes zu zweifeln, sind doch die Ziele längst nicht mehr klar, und verbergen sich in zunehmendem Maße hinter schwer durchschaubaren Schleiern. Immer wieder lassen die Besten ihr Leben, aber eine Antwort auf die Frage nach dem Warum, nach Gut oder Böse, ist zunehmend schwieriger zu finden.

So sind die Männer am Steuerknüppel zufrieden, daß der harte Kampf Mann gegen Mann all ihre Kräfte in Anspruch nimmt und ihnen keine Zeit läßt, abschweifenden Gedanken nachzugehen. Sie tun ihre Pflicht, sie gehorchen und setzen sich als Soldaten mit ihrem ganzen Können ein.

Am Nachmittag des 21. Juni 1941 sitzt Galland, nach zwei Abschüssen während des Vormittags, insgesamt neunundsechzigmal Sieger im Luftkampf, wieder am

Steuerknüppel. Südostwärts Boulogne sichtet er einen Spitfire-Verband und greift an. Die beschossene Maschine stürzt brennend ab, und während der Kommodore den 70. Abschuß notiert, treffen harte Schläge seinen Kopf und den rechten Arm. Zugleich kracht es überall in seiner treuen Me. Er kurvt nach Norden weg, entkommt der Meute, die ihm im Nacken sitzt, aber seine Lage erweist sich als reichlich ungemütlich. Das Kanzeldach ist zum Teil fortgerissen, in der rechten Rumpfseite klaffen große Löcher, die Flächen sind zerfetzt, Tank und Kühler laufen aus.

‚Mehr kann man eigentlich nicht verlangen', denkt Galland sarkastisch, als er mit ausgeschaltetem Motor im Gleitflug nach Hause zu kommen sucht. Um seine Verletzungen kann er sich nicht kümmern; er hat alle Hände voll zu tun, um das schwer angeschlagene Flugzeug in der Gewalt zu behalten.

Plötzlich detoniert der Tank, im Bruchteil von Sekunden steht das Rumpfende in Flammen, die Hitze in der Kabine wird unerträglich. Galland weiß, daß es höchste Zeit ist, auszusteigen. Er versucht, das Kabinendach abzuwerfen, aber der Mechanismus ist zerschossen. Er stemmt sich im Sitz hoch, versucht das Dach wegzudrücken. Endlich löst es sich und wirbelt davon. Völlig in Flammen gehüllt, stürzt die Maschine der Erde entgegen. Galland kommt nicht frei, im hinteren Kabinenteil hat sich der Fallschirm verklemmt. Immer näher rücken ihm die Flammen, wie eine Faust schlägt die Hitze in sein Gesicht

In letzter Sekunde gelingt es ihm, sich aus dem brennenden Sarg fallen zu lassen. Er reißt den Fallschirmgriff, leuchtend bläht sich die weiße Seide über ihm.

Unten, wo die Me aufgeschlagen ist, steigt schwarzer Rauch auf. Unheimlich schnell nähern sich die Bäume des Waldes von Boulogne dem am Fallschirm Pendelnden. Der Aufprall ist hart. Schmerzhaft werden Gallands Knöchel gestaucht, er versucht sich aufzurichten, nachdem er sich des Fallschirms entledigt hat, sinkt aber wieder zusammen.

Französische Bauern eilen herbei und tragen ihn in ein Gehöft. Männer der OT, die den Absprung beobachtet haben, bringen den Kommodore endlich zu seinem Geschwader zurück. Abends, als der befreundete Arzt ihn wieder zusammengeflickt hat, kommt ein Telegramm aus dem Führerhauptquartier.

Als erster Offizier der deutschen Wehrmacht ist Adolf Galland für seinen 70. Abschuß mit dem Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet worden. Noch einmal scheint alles gut gegangen zu sein, aber der im Osten mit unvorstellbarer Gewalt entbrannte Krieg wirft seine Schatten auch über Galland und läßt ihn seiner Erfolge und der äußeren Ehrungen nicht mehr froh werden. Zudem paßt es ihm wenig, daß er von nun an sozusagen Gewehr bei Fuß stehen muß, da die Führung nach dem 70. Luftsieg Startverbot über ihn verhängte.

Am 17. November erhält Galland den Befehl, sich zum Staatsbegräbnis für Ernst Udet, den Generalluftzeugmeister, in Berlin einzufinden. Nach der offiziellen Verlautbarung ist Udet bei der Erprobung einer neuen Waffe tödlich verunglückt; aber Galland und die Eingeweihten wissen, daß der Generaloberst den Freitod gewählt hat. Auf dem Invalidenfriedhof in Berlin, wo schon mancher Held der letzten beiden Kriege ruht, wird Udet unter starker Anteilnahme der Bevölkerung beigesetzt.*)

*) Siehe „Fliegergeschichten" Band 111 „Ernst Udet — fliegt für Deutschland"

In gedrückter Stimmung fahren Galland und Oesau, Kommodore des J. G. 2, an die Westfront zurück. Auf einer kleinen Station wird der Zug angehalten, eine neue Hiobsbotschaft erreicht die beiden Flieger: Oberst Mölders ist tödlich verunglückt*) Galland erhält den Befehl, sofort nach Berlin zurückzukehren.

Schweigend drückt er Oesau die Hand, nimmt seinen Koffer und verläßt das Abteil. Der Gegenzug wird angehalten und trägt den Kommodore nach Berlin zurück. Wieder steht er mit anderen Kameraden als Ehrenwache auf dem Invalidenfriedhof, sieht den Sarg mit den sterblichen Überresten seines Freundes Mölders, der unbesiegt vom Feind den Fliegertod fand, in die Erde sinken.

Göring tritt vor ihn hin, ihre Blicke treffen sich, langsam hebt Göring die Hand mit dem Marschallstab.

„Jetzt sind Sie dran, Galland", sagt er mit schwerer Stimme, „ich ernenne Sie hiermit als Nachfolger von Mölders zum General der Jagdflieger!"

Tagelang versucht Galland, diese Ernennung rückgängig zu machen. Er will bei seinem Geschwader bleiben, will kämpfen und nicht Soldat am Schreibtisch sein. Aber Göring läßt sich nicht erweichen. Am 5. September nimmt er persönlich die Verabschiedung Gallands beim Geschwader vor und führt zugleich dessen Nachfolger, Major Schöpfel, ein.

*

Um die Jahreswende 1941/42 tritt Galland sein neues Amt als General der Jagdflieger an. Überall fühlt er das Mißtrauen, mit dem man ihm begegnet. Es fehlt nicht an versteckten Andeutungen, daß man sein Amt für durchaus überflüssig hält. Diese Atmosphäre der Intrigen und der Unaufrichtigkeit läßt in Galland die Sehnsucht nach seinem Geschwader noch stärker werden; dort, unter den Männern, mit denen er Tag für Tag Not und Gefahr teilte, brauchte er nicht nach der Doppeldeutigkeit des gesprochenen Wortes zu suchen, dort ist man gewöhnt, frei und unbeeinflußt seine Meinung zu äußern.

Kurz entschlossen setzt Galland sich in die nächste Maschine und fliegt an den Kanal zurück, um das Weihnachtsfest im Kreise seiner Kameraden zu verbringen. Sie nehmen kein Blatt vor den Mund, sehen im Gegenteil in seiner neuen Dienststellung die Möglichkeit, ihre Sorgen ohne Umweg an die richtige Adresse zu bringen.

Als Galland nach Berlin zurückkehrt, ist er fest entschlossen, die Forderung der Front nach mehr Jägern, deren Berechtigung er aus eigener Anschauung kennt, gegen alle Widerstände durchzusetzen.

Völlig überraschend kommt ihm am 28. Januar die Verleihung der Brillanten zum Ritterkreuz, mit der er als zweiter Soldat der deutschen Wehrmacht für seine Leistungen im Luftkampf und in der Geschwaderführung ausgezeichnet wird. Mölders hatte die gleiche Auszeichnung nach seinem 100. Luftsieg erhalten. Gallands Abschußliste weist nur 94 Siege auf, aber sie werden von der Führung höher bewertet, da sie ausschließlich im Westen errungen wurden.

Schon in den ersten Tagen seiner neuen Tätigkeit tritt eine Aufgabe an Galland heran, die den Einsatz seines ganzen Könnens und seiner ganzen Erfahrung verlangt und ihn dadurch schneller über die Trennung von seinem Geschwader hinwegkommen läßt.

*) Siehe „Fliegergeschichten" Band 7 „Werner Mölders — unbesiegt"

Das Unternehmen, das unter den Tarnnamen „Donnerkeil" und „Cerberus" läuft, sieht den Durchbruch der im Hafen von Brest liegenden Schlachtkreuzer „Gneisenau" und „Scharnhorst", sowie des Schweren Kreuzers „Prinz Eugen" vor, die in den skandinavischen Raum verlegt werden sollen.

Natürlich ist den Alliierten die Anwesenheit dieser Einheiten im Hafen von Brest nicht unbekannt geblieben. Da sie einen großen Teil der britischen Flotte binden, empfinden die Engländer sie als einen lästigen Dorn im Fleisch, dessen Beseitigung ihnen schon lange Kopfschmerzen bereitet.

Fast dreihundert Luftangriffe auf die Kriegsschiffe und auf den Hafen haben bewiesen, daß den Schiffen von dieser Seite nicht beizukommen ist, obwohl sie verschiedentlich Beschädigungen erlitten. Angesichts der Wichtigkeit, welche die Briten diesem Problem beimessen, muß also damit gerechnet werden, daß sie sich die Gelegenheit des Auslaufens nicht entgehen lassen werden, um den Schiffen den Todesstoß zu versetzen. Alles hängt für die deutsche Kriegführung davon ab, ob es möglich sein wird, die nicht unerheblichen Vorbereitungen, die ein solcher Durchbruch erfordert, im Rahmen absoluter Geheimhaltung durchzuführen. Gerade weil ein Gelingen einer schweren moralischen Niederlage der Engländer gleichkommen muß, wird die sonst übliche Umsicht auf ein Höchstmaß gebracht, und es gelingt tatsächlich, in wochenlanger Arbeit alle Vorbereitungen zu treffen, ohne daß der Gegner sie wahrnimmt, zumindest aber bleibt er über das Ziel der deutschen Absichten im unklaren.

Gallands Auftrag innerhalb des Unternehmens ist klar umrissen: Begleitschutz während des ganzen Marsches der Schiffe bis zu ihrem Eintreffen in den neuen Liegeplätzen. Schwer ruht die Verantwortung auf den Schultern des jungen Generals der Jagdflieger. Nur 250 Jäger stehen ihm insgesamt zur Verfügung, so daß sich aller Planung und Weitsicht Glück und die Ausnutzung des Überraschungsmomentes hinzugesellen müssen, um eine reibungslose Durchführung des Unternehmens zu verwirklichen.

Kurz vor Mitternacht des 11. Februar läuft der Verband, bestehend aus den drei schweren Einheiten, sieben Zerstörern und einem Dutzend Torpedobooten, aus. Nachtjäger übernehmen bis zum Hellwerden den Schutz des Luftraumes. Absolute Funkstille ist befohlen, die erst bei klar erkannter Entdeckung gebrochen werden darf. Dieser Zeitpunkt scheint bald gekommen, denn gegen 11 Uhr fängt der deutsche Horchdienst den Funkspruch eines britischen Jägers auf, der einen großen deutschen Verband mit drei schweren Einheiten und zahlreichen kleineren Kriegsschiffen auf dem Marsch in Richtung Dover-Calais-Enge im Klartext meldet.

Obwohl also das Unternehmen jetzt erkannt zu sein scheint, entschließt sich Galland doch noch nicht, die für diesen Fall getroffenen Maßnahmen auszulösen.

Handelt er intuitiv, rechnet er mit der Mentalität des Briten, dem eine solche Herausforderung unter seinen Augen einfach unglaubhaft klingen muß? Wie dem auch sei, Gallands Entscheidung, die Funkstille vorerst beizubehalten, erweist sich als richtig, denn erst mehr als eine Stunde später scheint man drüben erfaßt zu haben, daß es sich nicht um einen blinden Alarm von seiten des Jägers handelte. Kostbare Zeit ist so gewonnen, denn schon haben die deutschen Kriegsschiffe die Meerenge erreicht, und erst um 13 Uhr 16 wird die erste feindliche Abwehr — Beschuß durch schwere Küstenartillerie — spürbar.

Nun setzen laufend weitere Gegenmaßnahmen der Briten ein.

Außerdem verschlechtert sich das Wetter, wodurch die anfliegenden Bomber den Jägern und der Schiffsabwehr gegenüber im Vorteil sind. Über und unter der nur 200 bis 300 Meter hohen Wolkendecke entwickeln sich heftige Luftgefechte, die während der ganzen Dauer des Marsches der Schiffe nicht mehr abreißen. Erbittert kämpfen die schwachen deutschen Jagdverbände in ununterbrochenen Einsätzen bei schlechtem Wetter gegen die mit besserer Instrumentierung versehenen angreifenden Bomberverbände.

60 britische Flugzeuge werden im Verlauf der Aktion abgeschossen, denen nur 17 eigene Totalverluste gegenüberstehen. Was die Briten für unmöglich hielten, was die deutsche Führung als gewagtes Unternehmen mit nur geringer Wahrscheinlichkeit restlosen Gelingens betrachtete, wird zum vollen Erfolg. „Gneisenau" und „Prinz Eugen" laufen am 15. Februar in Kiel ein, „Scharnhorst" legt in Wilhelmshaven an. Neu zusammengestellt, setzt der Verband den Marsch in nördlicher Richtung fort.

Galland, der die Verantwortung für den Schutz des Luftraums bis zur letzten Minute trägt, gibt seine Einsatzbefehle zuerst von Jever an der Deutschen Bucht, dann siedelt er nach Esbjerg in Dänemark über, um endlich die letzten Operationen von Stavanger, von norwegischem Boden aus, zu leiten.

Niemand atmet erleichterter auf als er, als die Schiffe endlich in die sichere Deckung der norwegischen Fjorde eingelaufen sind. In der britischen Presse erhebt sich ein Sturm der Entrüstung, jeder einzelne Engländer scheint das gelungene Unternehmen als persönliche Schlappe anzusehen. Galland aber kehrt Norwegen in dem beruhigenden Gefühl den Rücken, mit seinen schwachen Jagdkräften einen schwierigen und risikovollen Auftrag erfolgreich erfüllt zu haben.

*

So erfreulich jedoch ein Erfolg wie der des Unternehmens „Donnerkeil" auch immer war, konnte er doch keine kriegsentscheidende Bedeutung haben.

Auch an anderen Fronten geht es nicht nach Wunsch, und doch kämpft der deutsche Soldat mit gewohnter Verbissenheit, unter Bedingungen, wie sie der Gegner nur in seltenen Fällen kennt. Er leistet Unglaubliches und nötigt auch dem Feind Achtung und Bewunderung ab.

Am 4. Juli 1942 fallen die ersten amerikanischen Bomben auf europäisches Festland, in Afrika scheitert der von Rommel bei El Alamein versuchte Durchbruch an der britischen Luftüberlegenheit, die sich in erster Linie auf den von

Rommel so dringend benötigten Nachschub auswirkt. Jeder sachlich Betrachtende kann sich der Tatsache nicht mehr verschließen, daß die feindliche Luftüberlegenheit zu kriegsentscheidender Bedeutung anzuwachsen droht.

Galland ist kaum aus Norwegen zurückgekehrt, als er zu Göring nach Neapel befohlen wird. Malta soll ausgeschaltet werden, um Rommel zu entlasten, aber die Insel scheint uneinnehmbar. Für Hitler war Afrika belangloser Nebenkriegsschauplatz, er hielt es nicht für erforderlich, die Insel Malta etwa wie Kreta zu nehmen. Nun wird sie in rollenden Einsätzen monatelang angegriffen, und die deutschen Verluste steigen erschreckend; wieder muß Galland schwere Vorwürfe wegen des angeblichen Versagens der deutschen Jäger einstecken.

In Afrika steht die Entscheidung auf des Messers Schneide. Rommels Offensive hat sich festgefahren, der Gegner ist durch laufend eintreffenden Nachschub doppelt so stark geworden. 800 britische Flugzeuge hat die deutsche Aufklärung festgestellt, denen höchstens 60 Maschinen des Wüstengeschwaders 27 gegenüberstehen.

Galland braucht kein Prophet zu sein, um vorauszusehen, wie der ungleiche Kampf ausgehen wird, wenn die Jagdwaffe nicht entschieden verstärkt wird. Aber er predigt tauben Ohren, und als die Ereignisse ihm recht geben, ist es für eine Korrektur zu spät.

Am 30. September fällt Hans Joachim Marseille, der „Adler von Afrika".*) Im Verlauf eines einzigen Jahres hat er in 388 Feindflügen 158 Luftsiege errungen, davon allein 151 in Afrika. Über Tobruk findet er den Fliegertod, gleich Mölders unbesiegt vom Feind, und es scheint, als ginge mit ihm zugleich der Stern des gesamten Afrika-Korps unter. Montgomery tritt zur Gegenoffensive an; trotz heldenhaften, mit allen Listen geführten Kampfes, muß Rommel melden, daß seine Truppe erschöpft ist und mit ihrer völligen Vernichtung zu rechnen sei.

*

Galland, am 19. 11. 1942 zum Generalmajor befördert und mit 30 Jahren jüngster deutscher General, verbringt das Weihnachtsfest wieder bei seinem alten Geschwader am Kanal. Lang ist die Liste der Kameraden, die inzwischen den Fliegertod gefunden haben, und nichts deutet darauf hin, daß mit einer Verstärkung der im Westen liegenden Verbände zu rechnen ist. Nur vier Jagdgeschwader sollen den Westen und das Reich schützen, obwohl aus Nachrichtenmeldungen klar zu erkennen ist, daß die Alliierten die große Luftoffensive gegen Deutschland vorbereiten.

Für Galland gibt es nur einen Weg, dieser Bedrohung Herr zu werden: mehr Jagdflieger! Nur damit kann dem endgültigen Verlust der Luftherrschaft Einhalt geboten werden. Aber die Führung will nichts von Defensive hören; wer ihr vor dem Angriff den Vorzug gibt, wird als Defätist betrachtet.

Auf Grund seiner Dienststellung fühlt Galland sich verpflichtet, den alarmierenden Meldungen die gebührende Wichtigkeit beizumessen und sich sehr intensiv mit ihnen zu befassen. B-27 — und B-24 — Flugzeuge, zwei außerordentlich leistungsfähige, stark bewaffnete und weitreichende Viermot-Bomber, sind es, die von den Amerikanern in Mengen hergestellt und über den Ozean geschickt werden. Selbst ein Laie kann sich ausrechnen, daß dieser immer stärker wer-

*) Siehe „Fliegergeschichten" Band 22 „Marseille, der Adler von Afrika"

dende Bomberstrom eines Tages ungehindert in das Reich einfliegen wird, wenn die Jagdwaffe nicht zahlenmäßig Schritt zu halten vermag.

Aber Galland hat immer wieder das Gefühl, gegen unsichtbare Wände anzurennen. Anstatt mehr Jäger zu bauen, wird die Produktion von Bombern forciert. Statt die naheliegende Bedrohung zu sehen, steht die Führung auf dem Standpunkt, daß Vergeltungsangriffe mit Bombern die einzige Antwort auf die alliierte Luftkriegführung seien.

Galland gibt nicht so schnell auf, immer wieder versucht er, seinen Standpunkt durchzusetzen. Erst ausreichende Abwehr der immer bedrohlicher werdenden Bomberangriffe, dann Vergeltungsmaßnahmen, lautet seine Parole. Alles andere heißt, das Pferd vom Schwanz aufzäumen.

Zwischendurch rufen ihn alarmierende Meldungen nach Tunis. Dort kämpfen die Reste zweier deutscher Jagdgeschwader gegen eine erdrückende Übermacht; Jägermangel macht die Versorgung der verzweifelt ringenden Erdtruppen fast unmöglich. Die über das Mittelmeer fliegenden Transportverbände erleiden fürchterliche Verluste. Die Pulks, aus langsamen Ju's und nicht viel schnelleren Giganten bestehend, können überhaupt nicht mehr oder nur höchst unzureichend gegen die britischen Jäger geschützt werden. Bisweilen betragen die Verluste eines einzigen Verbandsfluges nach Tunis zwanzig Maschinen. Die Feldflugplätze um Tunis wie auch die Flugplätze auf Sizilien liegen unter ständigem Bombenhagel, die Tiefffliegerangriffe reißen nicht mehr ab. So erleidet das ohnehin knappe Flugmaterial einen Aderlaß, der nicht mehr wettzumachen ist. Versorgungsschiffe werden mit fast 100 % Sicherheit aus der den Alliierten gehörenden Luft versenkt.

Als General v. Arnim am 7. Mai 1943 mit den Resten des Afrika-Korps kapituliert, ist es für eine geregelte Räumung längst zu spät.

Doch die Jäger geben nicht auf. Immer wieder fliegen sie über das Meer zurück, um wenigstens das unersetzliche Bodenpersonal vor der drohenden Gefangenschaft zu retten. In den engen, nur für einen Mann berechneten Kabinen der Me 109 und der FW 190 drängen sich oft zwei, manchmal sogar drei Mann, um nach Sizilien überführt zu werden. Doch die Möglichkeit, rettend einzugreifen, wird immer geringer, weil Hunderte von kostbaren Jagdflugzeugen bereits auf den Plätzen von Bomben zerstört werden.

Gallands Stimmung wird immer düsterer. Soll er als General der Jagdflieger diese ständigen Schläge, diese sinnlose Vergeudung unersetzlichen Personals und Materials widerspruchslos hinnehmen?

Am 10. Juli fliegt er nach Berlin, um Göring einen schonungslosen Bericht der Lage zu geben. Er hofft, daß seine Darlegung genügen werde, endlich das Steuer herumzuwerfen.

Aber Göring empfängt ihn in schlechtester Stimmung mit dem Befehl:

„Sie müssen sofort zurück! Die Alliierten sind heute auf Sizilien gelandet!"

Als Gallands Maschine sizilianischen Boden berührt, ist nichts mehr zu retten. Die Alliierten besitzen so eindeutig die Luftüberlegenheit, daß es nur mit Mühe gelingt, wenigstens die Überreste der Jagdverbände nach Süditalien zu überführen. Kurz darauf zerstört ein schwerer Luftangriff den größten Teil der auf das Festland geretteten Maschinen.

Während Oberst Viek die Führung der zerschlagenen Verbände übernimmt, fliegt Galland nach Berlin zurück, um zu retten, was noch zu retten ist.

Aber der niederschmetternde Bericht, den er Göring geben muß, paßt diesem offensichtlich nicht in das Konzept. Statt auf die Vorschläge seines Generals der Jagdflieger einzugehen, überhäuft er ihn mit Vorwürfen über das Versagen der deutschen Jagdwaffe.

Inzwischen mehren sich die Tagesangriffe amerikanischer Bomber auf das Ruhrgebiet, dessen schließliche Lähmung mit ihren katastrophalen Folgen für die gesamte Kriegführung sich bereits abzeichnet. Hitler und Göring scheinen Binden vor den Augen zu tragen oder wollen die Wahrheit nicht erkennen. Keiner von beiden glaubt daran, daß es den amerikanischen Bomberverbänden gelingen wird, am Tage noch tiefer in das Reichsgebiet einzudringen.

Entgegen der Forderung Gallands, die eine Verstärkung der Reichsverteidigung vorsieht, um ein Absinken der Produktionsziffern zu verhindern, will die Führung Erfolge an den Fronten der „Festung Europa" sehen. Statt der Verteidigung zu geben, was sie braucht, werden immer mehr Jagdflugzeuge für Aufklärer- und Schlachtfliegereinsätze abgezweigt.

Schon in diesem Stadium muß es als ein kleines Wunder betrachtet werden, daß die Flugzeugproduktion trotz aller Bombardierungen noch immer auf Hochtouren läuft.

Es gelingt Milch, bereits in den ersten acht Monaten des Jahres 1943 fast 8000 Jagdflugzeuge für die Verbände bereitzustellen, doch zu Gallands Enttäuschung erhält die Reichsverteidigung nur einen geringen Bruchteil davon.

In der Nacht vom 24. zum 25. Juli greifen 800 schwere britische Bomber Hamburg an. Fast ungehindert erreichen sie ihr Ziel, nachdem sie mit dem neuen „Düppel-Verfahren", dem Abregnen von Metallfolien, die Radar-Geräte der deutschen Abwehr fast völlig außer Funktion gesetzt haben. Am nächsten Tag folgt ein amerikanischer Tagesangriff, in der folgenden Nacht sind die Engländer wieder über der schwer geprüften Stadt. Die Alliierten sind zum „round-the-clock-bombing" übergegangen, das sie bis zum 3. August fortsetzen. Hamburg bleibt als schwelender Trümmerhaufen zurück, Zehntausende von Toten sind zu beklagen, das Wort „Der Krieg ist verloren" läßt sich nun nicht mehr unterdrücken.

Endlich sieht auch Göring ein, daß er seine Luftwaffe auf die Defensive umstellen muß, wenn ähnliche Katastrophen verhindert werden sollen.

Galland ist voll bitterer Gedanken. Lange vorher und oft genug hat er seine Forderungen angemeldet. Nun fürchtet er, daß es zu spät ist, dem übermächtig gewordenen Gegner noch ein Paroli zu bieten. Zudem weiß er, daß Göring trotz seines scheinbaren Umschwunges nicht das letzte Wort spricht, denn in allen grundsätzlichen Fragen der Kriegführung hat sich Hitler die letzte Entscheidung vorbehalten.

Göring macht sich auf den Weg zum Führerbunker, um die erforderlichen Vollmachten einzuholen. Galland, Milch, Generalstabschef Korten und andere hohe Offiziere bleiben voll gespannter Erwartung zurück. Sie sind optimistisch, rechnen fest mit Hitlers Zustimmung, halten eine andere Entscheidung in dieser Situation einfach für unmöglich.

Um so unfaßbarer ist es für sie, als Göring zurückkehrt und erklärt, Hitler habe die Umstellung auf defensive Luftkriegführung rundweg abgelehnt. Statt die Verteidigung zu verstärken, sollen schwerere Vergeltungsangriffe gegen England geflogen werden.

Fassungslos hört Galland dem Reichsmarschall zu; er erkennt, daß Göring vollkommen umgefallen ist und vergessen zu haben scheint, was er wenige Stunden zuvor als seine Überzeugung wiedergegeben hat. Im ersten Impuls will Galland unter diesen Umständen um Entbindung von seiner Aufgabe bitten, dann unterläßt er es, weil er fest damit rechnet, daß Hitler seine Ansicht in kurzer Zeit revidieren wird.

Doch Galland irrt sich. Nach wie vor bleibt die Jagdwaffe das Stiefkind der Luftkriegführung, ja, ein „Führerbefehl" gibt der Luftoffensive gegen England weiterhin die Priorität. Jeder objektive Betrachter muß erkennen, daß sich die deutschen Angriffe als Nadelstiche erweisen, die vom Gegner mit immer wirksameren Angriffen beantwortet werden.

Auch die bis dahin guten Erfolge der Nachtjagd bleiben allmählich aus, weil sich die Störmethoden der Briten weitgehend entwickelt haben. Fieberhaft sucht die Führung nach einem Ausweg. Für langwierige Experimente ist keine Zeit mehr, eine Lösung, die schnell Erfolg verspricht, muß gefunden werden.

Man erinnert sich eines Bomberpiloten, des Majors Hermann, der die Idee der hellen Nachtjagd vertritt und bereit ist, ihre Wirksamkeit in riskanten Einsätzen zu beweisen. Das Prinzip ist einfach und beruht auf den riesigen Flächenbränden, von denen die nächtlichen Angriffe der Alliierten begleitet sind. Sie schaffen fast tagähnliche Voraussetzungen, und da, wo der anfliegende Bomberverband durch eine Wolkendecke geschützt ist, braucht man diese nur anzustrahlen, um den höher fliegenden Jägern die britischen Nachtbomber kenntlich zu machen.

Wieder muß Galland zusehen, wie die erforderlichen Flugzeuge von der Tagjagd abgezweigt werden. Unter der Führung Hermanns wird in kurzer Zeit die drei einmotorige Gruppen umfassende 30. Jagd-Division geschaffen, die unter dem Namen „Wilde Sau" bald in aller Munde ist. Ihre Erfolge, aber auch ihre Verluste, besonders an Flugzeugen, sind beträchtlich, aber das Kernproblem bleibt weiterhin die Abwehr der bei Tage einfliegenden amerikanischen Bomberverbände.

Hitler hat, um den feuerspeienden, schwergepanzerten B 17 beikommen zu können, den Einbau der 850 kg schweren Kampfwagenkanone KWK 5 als automatisch ladende Waffe in den Me 410-Zerstörer befohlen. Göring gibt Galland diesen Befehl weiter; aber Galland setzt sich mit allen Mitteln gegen diesen Plan zur Wehr, weil die Erprobung ergeben hat, daß diese Neuerung gegenüber der bisherigen Bewaffnung keinerlei Vorteil bietet.

Schon früher hat sich ein ähnliches Problem von selbst gelöst. Es ging um die zusätzliche Bewaffnung für die FW 190. Galland hatte, von Hitler befragt, ob er eine Kanone im Rumpf oder zwei in den Tragflächen für vorteilhafter hielte, lakonisch geantwortet:

„Am besten alle drei!"

Unter den Flächen werden also zwei zusätzliche 20 mm-Kanonen angebracht, die bald den Namen „Gondeln" oder „Badewannen" erhalten. Mit drei Kanonen ausgerüstet, haben die Jäger nun zwar eine erheblich größere Chance gegen die „Fliegenden Festungen", aber die dadurch eingehandelte Beeinträchtigung der Flugeigenschaften und -leistungen läßt bei den Piloten keine reine Freude an der Neuerung aufkommen. Je mehr Begleitjäger mit den Bomberverbänden einfliegen, um so mehr gilt es, zuerst diesen Begleitschutz auszuschalten, und diesen

Kampf können die FW 190 erst aufnehmen, nachdem die zusätzlich eingebauten Kanonen wieder abmontiert werden.

Das Verhältnis zwischen Göring und seinem General der Jagdflieger ist ohnehin seit langem gespannt. Schon einmal, als Galland, von Speer unterstützt, sich an Göring wandte, um eine Verstärkung des Schutzes des Ruhrgebietes gegen jägergeschützte Bomberverbände zu fordern, hat Göring sich dazu hinreißen lassen, Galland als „schlappen Defätisten" zu bezeichnen.

So ist es kein Wunder, daß bei der entscheidenden Besprechung über den befohlenen Einbau der KWK 5 zwischen Göring und Galland die Meinungen sofort wieder heftig aufeinander prallen. Die Besprechung findet auf Burg Veltenstein statt. Galland vertritt seinen Standpunkt mit aller Festigkeit und bringt die von den Fachingenieuren geteilten Einwände hervor. Göring braust sofort auf, statt sachlich zu bleiben, und läßt Galland wissen, daß er keinen General der Jagdflieger gebrauchen könne, der immer nur die Jagdwaffe in Schutz nehme, statt seine, Görings, Befehle ohne Einwände durchzuführen.

Görings unsachliche Kritik und seine unmotivierte Lautstärke lassen Galland keine andere Wahl, als seine Ablösung als General der Jagdflieger zu beantragen. Göring ist sichtlich überrascht, anscheinend hat er mit dieser Konsequenz nicht gerechnet. Dann aber sagt er kurz: „Genehmigt!" und geht davon.

Aber schon auf dem Flugplatz Nürnberg wird Galland der Befehl übermittelt, vorerst auf seinem Posten zu bleiben. Als er vierzehn Tage später in Erfahrung zu bringen sucht, wer zu seinem Nachfolger bestimmt ist, erhält er eine ausweichende Antwort. Wieder zwei Wochen später läßt Göring ihm mitteilen, er habe weiterhin im Amt zu bleiben.

Indessen wird der Luftkrieg von alliierter Seite aus verbissen weitergeführt, und besonders im Nachtluftkrieg erfinden die Briten immer neue Navigations- und Angriffsverfahren. Mit zahlreichen Schein- und Ablenkungsmanövern zersplittern sie die deutsche Nachtjagd, so daß sich die Verluste im Schwerpunkt des Angriffs in erträglichen Grenzen halten. Hauptsächlich Süddeutschland ist jetzt das Ziel. Nürnberg, Stuttgart, München, Frankfurt und Mannheim müssen schwere Angriffe über sich ergehen lassen.

Die zuerst steil ansteigenden Erfolge der „Wilden Sau" fallen plötzlich ab, es fehlt an Flugzeugen wie auch an Piloten, die im Blindflug ausgebildet sind, und bald stehen die durch Schlechtwetter hervorgerufenen Ausfälle in keinem Verhältnis mehr zu den erzielten Erfolgen. Anfang 1944 erfolgt sang- und klanglos die Auflösung der 30. Jagd-Division, aus der die Schlechtwetter-Geschwader 300 und 301 gebildet werden.

Die Angriffsziele der Alliierten, besonders der 8. AAF, lassen keinen Zweifel darüber, daß zuerst die deutsche Flugzeugindustrie niedergerungen werden soll. Immer wieder sind die Werke, die Flugzeugteile herstellen, schweren Angriffen ausgesetzt. Einen besonderen Schock ruft der alliierte Angriff auf Schweinfurt, dem Zentrum der Kugellagerproduktion, am 17. August 1943 hervor. Von 376 gestarteten Fliegenden Festungen erreichen 315 das Ziel, wo sich ihnen 300 deutsche Jäger entgegenwerfen. 60 B 17 werden abgeschossen, über 100 durch Beschuß beschädigt. Mit 25 eigenen Verlusten ist zwar zahlenmäßig ein Erfolg errungen, aber eine Fortsetzung der Angriffe hätte in wenigen Wochen eine völlige Stillegung der gesamten deutschen Rüstungsproduktion zur Folge gehabt. Zum Glück macht die hohe Verlustquote den Alliierten klar, daß Angriffe

dieser Art auch für sie erst dann tragbar sind, wenn das Problem weitreichenden Jagdschutzes zur Zufriedenheit gelöst ist.

In dieser Zeit der amerikanischen Tagesangriffe kann Galland sich endlich selbst wieder einmal aktiv in den Luftkampf einschalten. Offiziell ist zwar das strikte Feindflugverbot nicht aufgehoben, aber Galland hat sich für seine Flüge zu den Verbänden, mit denen er engen Kontakt hält, aus 6 FW 190 eine sogenannte „Stabsjägereinheit" zusammengestellt.

Ein Angriff auf Anklam und Marienburg ist gemeldet, und Galland stellt fest, daß es möglich sein muß, die abfliegenden Verbände von Berlin aus noch zu erreichen. Mit seinem Rottenflieger steigt er in den Storch, landet Minuten später in Staaken, wo zwei vorgewärmte FW 190 bereitstehen. Kurs, Standort und Höhe der Bomber sind bekannt; mit Vollgas jagen die beiden Maschinen dem errechneten Raum entgegen. Über den nordfriesischen Inseln stellen sie den Gegner, halten sich aber in respektvoller Entfernung, bis die eigenen Jäger heran sind. Galland sieht, wie die Raketen auf viel zu große Entfernung geschossen werden, wie die deutschen Formationen unorganisiert mit Bordwaffen angreifen, den Angriff viel zu früh abbrechen.

Er preßt die Lippen zusammen, wirft den Zusatztank ab und greift an. Frontal wirft er sich einem der schweren Bomber entgegen, kann auch Treffer anbringen, aber er wartet vergeblich auf den Absturz. Mehr Erfolg hat er bei einem einzeln fliegenden Bomber, den er von hinten angreift. Als das Ziel klar in seinem Visier liegt, drückt er auf die Knöpfe und läßt Kanonen und MGs sprechen. Fetzen fliegen aus der Viermotorigen, Flammen hüllen einen Motor ein, mit einer dunklen Rauchfahne stürzt die Maschine ab.

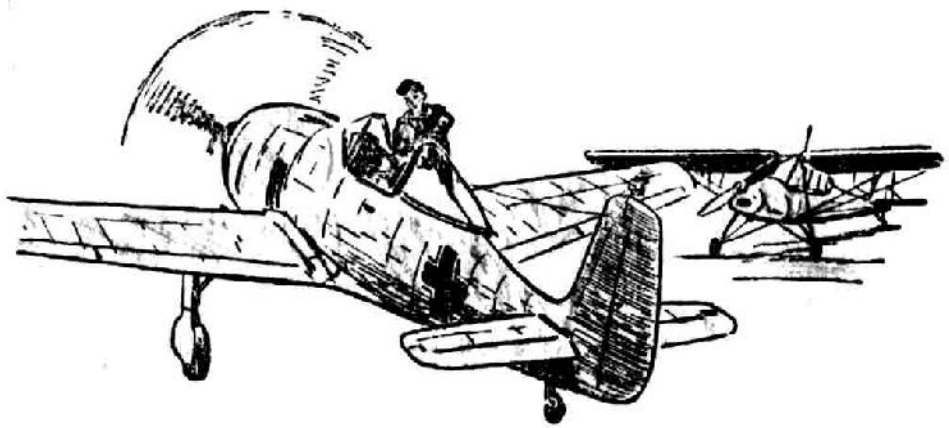
Am 14. Oktober wiederholen die Amerikaner den ihnen so wichtigen Angriff auf Schweinfurt. 226 Bomber fliegen an, 300 deutsche Jäger und 40 Zerstörer stellen sich ihnen entgegen. 61 Viermotorige werden abgeschossen, 140 beschädigt. Die deutschen Verluste betragen 35 Flugzeuge. Nach dieser Niederlage geben die Amerikaner die tiefen Einflüge ins Reichsgebiet auf, aber Galland zweifelt nicht daran, daß das nur eine Atempause bedeutet. Sobald die amerikanischen Begleitjäger über den entsprechenden Aktionsradius verfügen, werden die Angriffe wieder aufleben. Das Gebot der Stunde kann nur lauten: Diese Pause sinnvoll benutzen, die Reichsverteidigung entscheidend verstärken.

Doch nichts geschieht, wieder geht eine Chane ungenutzt vorüber.

Bald aber tritt ein, was Galland bei seinen Vorträgen, die auf taube Ohren stießen, prophezeite: Die P 47 „Thunderbolt"-Begleitjäger werden mit großen Zusatztanks ausgerüstet, die ihre Eindringtiefe auf rund 500 Kilometer erweitern.

Hinzu kommt ein neues Angriffsverfahren, das sogenannte shuttle-bombing". Es besteht darin, daß die in England gestarteten Verbände, nachdem sie Ziele in Süddeutschland angegriffen haben, nach Süden ausfliegen und in den algerischen, später süditalienischen Stützpunkten landen, wodurch sie vor der nochmaligen Berührung mit der deutschen Abwehr auf dem Rückflug von den Zielen bewahrt werden. Sobald sie auf den südlichen Plätzen neu formiert sind, geschieht das gleiche in umgekehrter Richtung.

Wieder prallen die Meinungen Görings und Gallands hart aufeinander. Göring verlangt primär die Bekämpfung der Bomber; Galland muß ihm entgegenhalten, daß man die Bomber nur dann mit durchschlagendem Erfolg bekämpfen könne,



wenn zuvor der Begleitschutz ausgeschaltet ist. Wieder dringt er mit seinem Standpunkt nicht durch. Den letzten Ausweg sieht er in einer Aufgabe der peripheren Luftverteidigung, durch welche die deutschen Jagdkräfte zersplittert werden, zugunsten einer zentralen Abwehr, aber auch dieser Vorschlag wird kategorisch abgelehnt.

Gewiß sind die amerikanischen Verluste beträchtlich, aber die Produktion des Gegners läuft ungestört auf Hochtouren, so daß jedes Loch in kurzer Zeit gestopft werden kann. Für die deutschen Jäger ergeben sich weitere Schwierigkeiten aus der Anflughöhe der feindlichen Verbände, die unbeschadet der Wetterlage bei 7000—8000 Meter liegt. Den deutschen Jagdflugzeugen aber fehlt die vollständige Blindfluginstrumentierung, die Enteisung der Kabinen, sie müssen auf wirksame Navigations- und Flugsicherungsanlagen verzichten. Bei Schlechtwetter wird das Sammeln über den Wolken zu einem Problem, statt massierter Angriffe gibt es zahlreiche einzelne Attacken, bei denen viele deutsche Jäger infolge der Kabinenvereisung leichte Opfer der amerikanischen Begleitjäger werden.

Die Folge ist, daß Göring sich in immer häufigeren ungerechtfertigten Vorwürfen gegen die Jagdwaffe ergeht. Galland vermag nur immer wieder darauf hinzuweisen, daß er rechtzeitig gewarnt und entsprechende Gegenmaßnahmen vorgeschlagen habe, ohne mit seiner Ansicht durchzudringen.

Doch Göring ist keinem der vorgebrachten Argumente zugänglich. Er steigert sich in immer heftigere Erregung, die schließlich in dem Ausspruch gipfelt, die Jagdwaffe hätte sich der ihr erwiesenen Ehrungen und Auszeichnungen nicht würdig erwiesen, und viele ihrer Führer hätten sich über England ihre Ritterkreuze erschwindelt.

Das ist zuviel für Galland. Er reißt sich das Ritterkreuz vom Hals und wirft es auf den Tisch. Göring ist sprachlos; aber dann sieht er wohl ein, daß er zu weit gegangen ist, und bemüht sich, seine weiteren Ausführungen in gemäßigterem Ton vorzubringen. Doch Galland vergißt nicht so schnell. Er zieht seine Konsequenzen aus den Worten des Reichsmarschalls und legt während des nächsten halben Jahres keine seiner Auszeichnungen an.

*

Der alliierte Bombereinsatz verstärkt sich von Woche zu Woche, die Zivilbevölkerung muß Unsagbares erdulden.

Doch auch in diesem Stadium hält die Führung die Produktion von Bombern noch für wichtiger als die Aufrüstung der Jagdwaffe.

Galland steht fast allein als Prediger in der Wüste, nur Speer hält zu ihm, aber auch ihm sind die Hände durch „Führerbefehle" gebunden.

Im April 1944 sieht der General der Jagdflieger den völligen Zusammenbruch der deutschen Jagdwaffe voraus, als er folgende Zahlen melden muß:

Kräfteverhältnis der Luftkämpfe bei Tage 1:7 — Personalverluste in 4 Monaten 1000 Flugzeugführer — Totalverluste je Einflug etwa 50.

Einen solchen Aderlaß kann keine Luftwaffe der Welt auf die Dauer überstehen, obwohl die deutschen Produktionsziffern trotz der ständigen Bombardierungen noch einmal überraschend emporschnellen. Mit 38 000 Flugzeugen aller Typen wird das Jahr 1944 sogar seinen bisherigen Produktionshöchststand erreichen.

In dieser heiklen Lage werden aus den Meldungen Freiwilliger die sogenannten „Sturmjäger" aufgestellt, die, ähnlich den japanischen Kamikaze-Fliegern, an die Viermotorigen bis auf Rammnähe heranstürmen, um mit Sicherheit einen Abschuß zu erzielen.*) Diese Sturmjäger werden mit FW 190 ausgerüstet, die mit vier 2 cm-Kanonen, später mit je zwei 2 cm- und 3 cm-Kanonen bestückt sind. Die erste Sturmgruppe bewährt sich hervorragend, die Schaffung weiterer wird beschlossen.

Galland hält es schon lange nicht mehr am Schreibtisch. Immer wieder ist er in der Luft, um sich selbst von der Zuspitzung der Lage zu überzeugen.

Eines Tages fliegt er zusammen mit Oberst Trautloft, dem Inspekteur der Tagjäger Ost, um den Jägereinsatz gegen einen Großeinflug in das Reichsgebiet zu überwachen.

In 8 500 Meter Höhe sichten sie den feindlichen Bomberstrom, eine tödliche Armada von über 800 viermotorigen Bombern, die in einiger Entfernung an ihnen vorüberzieht, umgeben von unzähligen Mustang-Jägern, welche die Bomber unentwegt umkreisen.

Todesmutig stürzen sich die deutschen Jäger auf den überlegenen Gegner, und auch Galland juckt es in den Fingern.

„Angriff!" sagt er zu Trautloft, als er aus einer der letzten Formationen eine B 17 ausscheren sieht. „Die holen wir uns!"

In Sekundenschnelle hängt er hundert Meter hinter der B 17 und drückt auf die Knöpfe. Blech fetzt aus dem großen stählernen Vogel, die Bomben regnen im Notwurf hinab, wütendes Abwehrfeuer schlägt dem Angreifer aus den Heckständen entgegen. Dann brennt ein Flächentank, die Besatzung steigt aus.

Plötzlich kommt Trautlofts Stimme durch das FT:

„Achtung! Mustangs von hinten! Ich muß weg, habe Ladehemmung."

Vier Mustangs jagen hinter Galland her, ihre Garben sprühen über die Kanzel.

‚Vier gegen einen', denkt Galland, ‚wenig Chancen!'

Er stellt die Maschine auf den Kopf, hofft, im Sturzflug mit Vollgas zu entkommen. Aber die Verfolger bleiben hinter ihm und denken nicht daran, von der anscheinend sicheren Beute loszulassen.

*) Als Band 144 der „Fliegergeschichten" erscheint „Sturmjäger am Bomberpulk"

Eine raffinierte Kriegslist, von Galland über England schon zweimal in höchster Not mit Erfolg angewandt, rettet ihn auch diesmal. Er drückt, als es kein Entkommen mehr zu geben scheint, auf die Knöpfe und feuert aus allen Waffen nach vorn. Infolge der rasenden Geschwindigkeit bleibt die Rauchspur der Geschosse hinter ihm zurück und verwirrt die Verfolger, die erst einmal vom Angriff ablassen, um sich über die anscheinend neue Lage zu orientieren. Was ist los? Sitzen sie dem ersten deutschen Jäger im Nacken, dessen Waffen nach hinten zu feuern vermögen, oder werden sie selbst verfolgt und unter Feuer genommen? Sie ziehen erst einmal in steiler Rechtskurve hoch, und diese Sekunden der Verblüffung genügen Galland, um sich in Sicherheit zu bringen.

*

Es existiert eine stenographische Aufzeichnung der „Besprechung Hitlers mit Generaloberst Jodl am 31. Juli 1944 in Wolfsschanze, Beginn 23 Uhr 53". In dieser Aufzeichnung sind die folgenden Worte Hitlers festgehalten:

„Man muß sich darüber klar sein, daß eine Wende in Frankreich erst eintreten kann, wenn es uns gelingt — und sei es auch nur für eine gewisse Zeit —, die Luftüberlegenheit herzustellen. Daher bin ich doch der Meinung, daß man natürlich — so bitter das im Moment sein mag — alles tun muß, um die Luftwaffenverbände, die wir jetzt im Reich aufstellen, für den alleräußersten Fall tatsächlich als letzte Reserve bereitzuhalten, um sie — ich kann heute noch nicht sagen, wo die letzten Würfel fallen werden — aber dorthin zu werfen, wo man vielleicht wieder eine Wende herbeiführen kann."

Die Luftüberlegenheit herstellen! Eine Forderung, die Galland als General der Jagdflieger nicht erst im Juli 1944 aufgestellt hat. Eine Forderung, die nur dann verwirklicht werden konnte, wenn es durch eine gewaltige Steigerung der Jagdwaffe gelang, die Zerschlagung der Rüstungsproduktion durch die alliierten Bomberverbände zu verhindern. Eine utopische Forderung? Keineswegs! Aber sie leuchtet in ein Kapitel hinein, das in seiner Wichtigkeit und grundlegenden Bedeutung beizeiten nur von wenigen Männern in den maßgebenden Stellen erkannt wird.

Es ist das Kapitel der Turbo-Jagdflugzeuge, und der Typ, der die entscheidende Wende hätte bringen können, trägt die Bezeichnung Me 262! Die Geschichte dieses Kapitels beginnt bereits vor dem Zweiten Weltkrieg, denn schon in den Jahren 1937/38 wurde versucht, den Raketenantrieb wie auch den Turbinen-Strahl-Antrieb der militärischen Fliegerei dienstbar zu machen. Bereits 1941 überschreitet ein bei Messerschmitt gebautes, von Dr. Lippisch konstruiertes Jagdflugzeug mit Raketenantrieb die Geschwindigkeit von 1000 Stundenkilometern. In aller Stille wird weiter entwickelt. Auch andere westliche Länder wie Italien, England und die USA beschäftigen sich mit den Möglichkeiten der Rückstoß-Fliegerei.

In Deutschland geht die Arbeit unter so außergewöhnlicher Geheimhaltung vor sich, daß selbst Galland als General der Jagdflieger erst Anfang 1942 offiziell zu Besprechungen hinzugezogen wird. Sofort warnt er davor, sich nur auf einen Schnellstbomber zu konzentrieren, da seiner Ansicht nach ein Schnellstjäger dringender benötigt wird.

Im Mai 1943 wird Galland von Messerschmitt eingeladen, das neue Flugzeug, die Me 262, selbst zu fliegen und sein Urteil darüber abzugeben. Zwei Düsen-

jäger Me 262 stehen auf der Startbahn. Nachdem der Chefpilot des Werkes einen von ihnen im Flug vorgeführt hat, nimmt Galland am Steuerknüppel Platz. Die Mechaniker lassen die Turbinen an. Die erste läuft glatt an, die zweite fängt Feuer.

Wie der Blitz ist Galland aus seinem Sitz und sieht zu, wie der Brand gelöscht wird. Dann besteigt er die zweite Maschine.

Diesmal verläuft der Start glatt, bei 150 km/h erst hebt sich der Schwanzsporn; als 200 km/h überschritten sind, läßt sich das Flugzeug vom Boden abheben. Galland erspäht eine viermotorige Messerschmitt über dem Platz, läßt die Me 262 steigen und fliegt wohl ein Dutzend Scheinangriffe auf die Viermotorige. Als er nach Minuten wieder landet, kennt seine Begeisterung keine Grenzen. Mit 850 km/h im Horizontalflug ist die Me 262 den schnellsten Propellerjägern der Welt um gut 200 km/h voraus!*)

Die zu erwartende Flugzeit wird mit 50 bis 70 Minuten errechnet. Ein weiteres Plus liegt darin, daß das neue Flugzeug mit minderwertigem dieselähnlichen Öl betrieben werden kann. — Nachteile? Es mögen solche vorhanden sein, aber was besagt das gegenüber den Möglichkeiten, die sich mit diesem neuen Typ für die Luftkriegführung andeuten?

Nach der abschließenden Besprechung im Werk richtet Galland folgendes Fernschreiben an den Generalluftzeugmeister, Feldmarschall Milch:

„Das Flugzeug Me 262 stellt einen ganz großen Wurf dar, der uns im Einsatz einen unvorstellbaren Vorsprung sichert, falls der Gegner noch länger beim Kolbenantrieb bleibt. Die Triebwerke überzeugen restlos, außer bei Start und Landung. Das Flugzeug eröffnet völlig neue taktische Möglichkeiten."

Während also Zehntausende von Tonnen Sprengstoff auf deutsche Städte und Rüstungswerke regnen, während die deutschen Jäger, zahlenmäßig unterlegen, einen verzweifelten Kampf gegen die unablässig einfliegenden Bomberverbände führen, existiert schon ein Jagdflugzeug, das, in Massen produziert und eingesetzt, imstande wäre, die lebensgefährliche Bedrohung aus der Luft wie einen Spuk vom Himmel zu blasen!

Für Galland gibt es keinen Zweifel über den nächsten Schritt: sofort Vorbereitung der Serienherstellung des neuen Düsenjägers. In dieser Vorbereitungszeit sollen bereits 100 Maschinen gebaut und einer eingehenden Erprobung unterzogen werden, deren Resultate dem endgültigen Serienbau zugute kommen werden.

Die erste Hürde wird überraschend leicht genommen. Göring ist begeistert und verspricht seine volle Unterstützung. Gleich am nächsten Tag will er ins Hauptquartier fahren, um die Entscheidung Hitlers einzuholen.

Was weder Göring, noch Milch oder Galland für möglich gehalten haben, tritt ein: Hitler verweigert der Serienproduktion seine Zustimmung und gibt lediglich die Genehmigung, die Erprobung mit einigen wenigen Versuchsmustern weiterzuführen.

Erst Ende 1943, als die Lage immer prekärer wird, erinnert sich die Führung der Me 262 und befiehlt die sofortige Inangriffnahme der Serienproduktion — allerdings mit einem Ziel, das Gallands Forderungen ins Gesicht schlägt — nämlich dem Einsatz der Me 262 als Jabo! Also wieder der gleiche, schon so oft wiederholte Fehler! Statt zuerst die Reichsverteidigung zu verstärken, um die immer tödlicher werdende Bedrohung aus der Luft abzuwenden, will die Führung Erfolge in der Offensive sehen.

Noch ahnt Galland nichts von diesen Absichten. Als im Dezember 1943 im Fliegerhorst Insterburg die letzten Neuschöpfungen der Luftwaffe, darunter auch die Me 262, vorgeführt werden, kommt Hitler aus dem nahegelegenen Hauptquartier herüber und stellt die überraschende Frage:

„Kann dieses Flugzeug Bomben tragen?"

Görings sachlicheAntwort gibt diese Möglichkeit zu, ohne das er indes den Versuch unternimmt, die Nachteile aufzuzählen, die man in diesem Fall in Kauf nehmen müsse. Spontan und — wie immer — ohne die Argumente der maßgebenden Männer anzuhören, trifft Hitler seine Entscheidung:

„Seit Jahren fordere ich von der Luftwaffe den ‚Schnell-Bomber', der ungeachtet der feindlichen Abwehr sein Ziel erreicht. In diesem Flugzeug, das Sie mir als Jagdflugzeug präsentieren, erblicke ich den ‚Blitz-Bomber', mit dem ich die Invasion in ihrer ersten und schwächsten Phase abschlagen werde. Er wird ungeachtet des feindlichen Luftschirms in die gerade gelandeten Massen von Material und Truppen hineinschlagen und Panik, Tod und Verderben anstiften. Das ist endlich der ‚Blitz-Bomber'."

Hat diese Vision — anders kann man den Ausspruch wohl nicht nennen — noch etwas mit sachlich-überlegener Beurteilung der Lage zu tun? Wie kann man in einer Situation wie der augenblicklichen noch für die Zukunft planen, wenn offensichtlich die Gegenwart erst gebieterisch ihr Recht fordert?

Galland, der seinen klaren Kopf behalten hat, läßt sich nicht beirren. Das Programm wird fortgeführt, als gäbe es keine Führerentscheidung, die einen ‚Blitz-Bomber' sehen will. Im Einsatz gegen die englischen Mosquito-Tagesaufklärer, durchgeführt von einem Kommando erfahrenster Jagdflieger, erweist sich die Überlegenheit der Me 262. Obwohl das neue Flugzeug sich noch nicht auf Kämpfe mit den Bomberverbänden eingelassen hat, erkennt die alliierte Führung die Bedrohung ihrer künftigen Luftkriegführung und konzentriert im Februar 1944 alle Angriffe ihrer Bomberverbände auf die deutsche Flugzeugindustrie.

Sofort gibt es Terminschwierigkeiten, jetzt fehlen die Monate, die durch Hitlers abwartende Haltung verloren gingen.

Zwischen Galland und den für die Rüstung Verantwortlichen gibt es keine Meinungsverschiedenheiten. Gallands eindeutiges Bekenntnis: „Mir ist im Augenblick eine Me 262 lieber als fünf Me 109" zeigt den einzigen Weg, die verlorene Luftherrschaft noch einmal wiederzugewinnen; aber Hitler weist auch jetzt noch den Plan, den Luftkrieg vorerst defensiv zu führen, weit von sich, und als er endlich erfährt, daß die Me 262 entgegen seinen Ideen ausschließlich als Jagdflugzeug gebaut wird, entlädt sich ein fürchterliches Donnerwetter über Göring und Milch, dessen baldige Ablösung erfolgt.

Hitler sieht nur ein Ziel: Mit Hilfe der Me 262 die drohende Invasion abzuschlagen. Als Jabo eingesetzt, soll das neue Flugzeug die Invasionstruppen schon beim Anlandgehen dezimieren. Göring ist zu schwach, um sich Hitlers Gedankengängen zu widersetzen, der jede Diskussion über die grundsätzliche Frage „Bomber oder Jagdflugzeug?" rundweg ablehnt.

*) Siehe „Fliegergeschichten" — Sonderband Nr. 3 „Me 262 — Deutschlands letzter Trumpf am Himmel"

Der General der Jagdflieger, der schon den Tages-Himmel über Deutschland wieder von seinen Jagdfliegern kontrolliert sieht, ist machtloser Zuschauer, als die Umrüstung der Me 262 zum Bomber, mit all den Verzögerungen, die ein solches Unternehmen mit sich bringt, in Angriff genommen wird.

*

Alle Planungen werden durch die beginnende Invasion illusorisch gemacht. Der Luftschirm, den die Alliierten über das Operationsgebiet legen, ist so fest und dicht, daß weder die deutschen Bomberverbände noch die Jagdwaffe eine Chance haben, ihn zu durchstoßen. Jetzt rächt sich die Kurzsichtigkeit der Führung bitter, denn auch Hitler ist sich durchaus darüber im klaren, daß eine Invasion, die nicht in den ersten zehn Tagen abgeschlagen werden kann, als gelungen angesehen werden muß.

Wo immer deutsche Jäger am Himmel über Frankreich auftauchen, um sich mit dem Mut der Verzweiflung zum Kampf zu stellen, werden sie von einer Überzahl gegnerischer Maschinen angegriffen und daran gehindert, den schwer ringenden Erdtruppen Entlastung zu bringen. In rollenden Einsätzen werden die deutschen Flugplätze durch Bombenteppiche verwüstet, immer schwieriger werden Start, Landung und selbst das Abstellen der Jagdflugzeuge, die schließlich mit der Bodenorganisation in den Wäldern ihre Zuflucht suchen müssen, so daß einheitlich gelenkte Operationen größeren Maßstabes fast unmöglich werden.

Die der Invasion vorausgegangenen Luftangriffe haben zudem das deutsche Nachrichtensystem so schwer angeschlagen, daß beispielsweise das II. Fliegerkorps in Compiègne erst am 6. Juni, morgens um 8 Uhr, den Beginn der Invasion erfährt. Ähnlich sieht es an anderen Kommandostellen aus. Bis zum 8. Juni verfügt die in Frankreich liegende Luftflotte 3 lediglich über etwa 80 einsatzbereite deutsche Jäger aus den Geschwadern 2 und 26. Erst am 7. und 8. Juni setzt die Verlegung der 600 für die Reichsverteidigung und als Reserve vorgesehenen Jäger ein, die schon infolge der gestörten Nachrichtenverbindungen, der zerschlagenen Bestimmungsplätze und des mangelnden Ausbildungsstandes schwere Verluste erleiden, bevor sie in Feindberührung gekommen sind.

An Bombenangriffe mit Jagdschutz bei Tage gegen die Invasionskräfte, wie sie ursprünglich vorgesehen waren, ist schon nicht mehr zu denken. Auch der Einsatz der Jäger kommt nicht mehr zur Wirkung. Sie werden weit außerhalb des Invasionsraumes abgefangen und in verlustreiche Kämpfe gegen einen jetzt zwanzigfach überlegenen Gegner verwickelt, so daß es nur noch alliierte Flugzeuge am Himmel zu geben scheint. Vierzehn Tage nach Invasionsbeginn sind die Verbände in einem solchen Ausmaß zerschlagen, daß sie nacheinander aus dem Einsatz gezogen werden müssen, um in der Heimat aufgefüllt zu werden.

Die alliierten Bombereinflüge haben nur in den ersten Tagen der Invasion etwas nachgelassen. Nun leben sie verstärkt wieder auf. Es grenzt an Wunder, daß unter diesen Bedingungen die Reservebildung noch durchgeführt wird, und daß im August 1944 eine Reserve von 700 Jagdflugzeugen und Piloten bereitsteht.

Auf Gallands zweiter Inspektionsreise zur Invasionsfront sind die Zeichen beginnender Auflösung schon deutlich zu erkennen. Unter dem Eindruck dieses Bildes kehrt Galland nach Berlin zurück, wo ihn der Befehl erwartet, sofort

sämtliche Jägerreserven in die Abwehrschlacht im Westen zu werfen. Vergebens protestiert er gegen diesen sinnlosen Befehl.

Göring läßt sich nicht sprechen, der Führungsstab der Luftwaffe hält ihm das Wort „Führerbefehl" entgegen.

Nur Speer, der beim Abzug der Jägerreserven sein Rüstungsprogramm in höchster Gefahr sieht, bleibt sachlich. Zusammen mit Galland fliegt er in die Wolfsschanze, aber Hitler ist keinen Einwänden zugänglich. Die Tatsache allerdings, daß Galland Auffrischung und Reservebildung mit Vorrang gegenüber dem Einsatz betreiben konnte, deutet darauf hin, daß die Darlegungen Speers doch nicht ganz auf unfruchtbaren Boden gefallen sind. Noch einmal will Galland versuchen, das Steuer herumzureißen, alle Kräfte auf die Verstärkung der Jagdwaffe zu konzentrieren, um mit einem großen Schlag eine Wende im Luftkrieg herbeiführen zu können.

Der alliierte Vormarsch ist im Vorfeld des Westwalls zum Stehen gekommen. Der Versuch, bei Arnheim durchzubrechen, mißlingt unter erheblichen Verlusten für den Gegner. In dieser Situation entschließt sich die alliierte Luftkriegführung zu einem vernichtenden Schlag gegen die deutsche Kraftstoffversorgung, der, wenn er gelingt, das Ende der Kriegführung zu Lande und in der Luft bedeuten muß.

Auch Galland hat in sorgfältiger Planung einen entscheidenden Schlag gegen die alliierte Luftmacht vorbereitet, der sich nicht mehr und nicht weniger als den Verlust von 400 bis 500 viermotorigen Bombern bei einem der massierten alliierten Luftangriffe zum Ziel gesetzt hat.

Am 12. November 1944 meldet er 18 Jagdgeschwader mit 3 700 Flugzeugen und Piloten einsatzbereit, von denen mehr als 3 000 auf den „Großen Schlag" warten.

Noch aber ist Geduld erforderlich, denn eine dem Unternehmen günstige Wetterlage ist erforderlich, soll ein durchschlagender Erfolg erzielt werden.

Wie ein Blitz aus heiterem Himmel fährt in diese Situation gespannter Erwartung der Befehl, die Jäger-Reserve für den Fronteinsatz im Westen vorzubereiten, da eine große Abwehrschlacht erwartet werde. Fassungslos steht Galland dieser Forderung gegenüber, die alle seine Pläne zunichte zu machen droht.

Doch selbst, als er an den Besprechungen über den Jägeraufmarsch im Westen teilnimmt, ahnt er noch immer nicht, wohin die Verwendung der unter so schwierigen Umständen gebildeten Reserven zielt — der Unterstützung einer eigenen Offensive nämlich!

Das Gefühl, gegen diesen unsinnigen Befehl nicht angehen zu können, in seiner Stellung als General der Jagdflieger für eine Sache, die er nicht zu vertreten vermag, mißbraucht worden zu sein, ernüchtert und verbittert ihn, und der Verlauf des Geschehens gibt ihm recht.

Die Ardennen-Offensive läuft sich fest, für ein paar Kilometer Geländegewinn hat die deutsche Jagdwaffe den Todesstoß hinnehmen müssen.

Ein letzter Gewaltangriff aller verfügbaren Jagdflugzeuge auf alliierte Flugplätze in Nordfrankreich, Belgien und Holland, bei dem zwar 400 alliierte Flugzeuge vernichtet werden, die Deutschen jedoch einen Verlust von 300 Jagdfliegern, darunter 59 Verbandsführern, erleiden, besiegelt endgültig das Schicksal der deutschen Jagdwaffe.

Im Januar 1945 wird Galland, nachdem er sich noch einmal zugunsten der Me 262 und gegen den in zweieinhalb Monaten aus dem Boden gestampften „Volksjäger", He 162, ausgesprochen und damit endgültig mißliebig gemacht hat, seiner Stellung als General der Jagdflieger enthoben. Diese Maßnahme, so bitter sie für ihn persönlich ist, da sie nur den Ausfluß einer Vertrauenskrise des gesamten fliegenden Personals gegen die oberste Luftkriegführung darstellt, führt Galland noch einmal einer Aufgabe zu, der er sich mit ganzer Hingabe widmet. Unter Aufhebung des gegen ihn verhängten Startverbotes wird er beauftragt, einen Jagdverband mit Me 262 aufzustellen, zu dem er sich die Flugzeugführer selbst auswählen kann. In Brandenburg-Briest beginnt die Aufstellung des Verbandes, der die Bezeichnung J. V. 44 erhält. Von allen Seiten kommen Meldungen erfahrenster Flugzeugführer, fast alle seit Kriegsbeginn im Einsatz stehend.

In den Morgenstunden des 31. März startet der J. V. 44, landet 42 Minuten später in München-Riem und fliegt von hier aus seine ersten Einsätze. Aber das Wunder einer Wende kann er längst nicht mehr bringen. Das Ziel, das einst klar vor den Augen Gallands und weniger anderer Verantwortlicher stand, ist für immer unerreichbar durch ein folgenschweres „Zu spät!" geworden.

Am 25. April reichen sich an der Elbe amerikanische und sowjetische Truppen die Hände.

Niemand zweifelt jetzt daran, daß der Krieg in wenigen Tagen beendet sein wird.

Am 3. Mai stehen alle Flugzeuge des J. V. 44, des letzten von Galland befehligten Verbandes, ohne Tarnung auf dem Flugplatz Salzburg. Der Himmel ist voller amerikanischer Jäger, für welche die Feindseligkeiten bereits ein Ende gefunden haben. Von ihrer Höhe aus beobachten sie, wie die Panzer in die Stadt einrücken und werden Zeuge, wie die letzten deutschen Düsenjäger, von der Hand ihrer Piloten in Brand gesetzt, der Vernichtung anheimfallen.

*

Auf Nachkriegsereignisse im Leben Adolf Gallands einzugehen, erscheint verfrüht. Ein Bericht jedoch nur über den hochdekorierten Jagdflieger würde ein unvollkommenes Bild des Menschen Adolf Galland ergeben und seiner Persönlichkeit nicht gerecht werden.

Deshalb seien einige Daten angefügt, die aufzeigen, daß Galland nicht nur auf der Stufe des erfolgreichen Fliegers und jungen Generals stehengeblieben ist, sondern daß er sich in der Nachkriegszeit zu einer allgemein anerkannten — wenn auch oft beneideten — Autorität entwickelt hat, und daß er nicht aufgehört hat, hart an sich selbst zu arbeiten. Waren bislang seine Erfahrungen auf fliegerischem und militärischem Gebiet unbestritten, so hat er in den letzten Jahren Fähigkeiten und Kenntnisse auch in geschäftlichen, juristischen und wirtschäftlichen Verhandlungen bewiesen, die schon manchen Fachmann in Erstaunen versetzten.

Für Adolf Galland sollte die Nachkriegszeit keinen besonders einschneidenden Lebensabschnitt darstellen. Er war viel zu sehr Soldat gewesen und viel zu wenig parteipolitisch engagiert, als daß in ihm mit dem Kriegsende eine Ideologie zusammengebrochen wäre. Er hat lediglich zu seinem Vaterland gestanden bis zum bitteren Ende — auch als es keine persönlichen Vorteile mehr zu erringen gab, sondern lediglich die letzte harte Pflicht blieb. Zwar hatte er versucht, den katastrophalen Fehlentscheidungen einer blinden Führung entgegen zu arbeiten und sich nicht gescheut, hierbei ungewöhnliche, ja unerhörte Mittel anzuwenden. Aber er kannte auch seine Aufgabe und deren Grenzen: er wurde nicht zum politischen Hasardeur, sondern stieg ohne Aufhebens wieder in seinen Düsenjäger, um zu Angriffen zu starten, als man glaubte, seine Dienststelle mit willfährtigeren Offizieren besetzen zu müssen.

Sein nüchterner Sinn und seine realistische Lagebeurteilung hatten ihm das Ende bereits seit geraumer Zeit angekündigt, und sie hatten ihn davor bewahrt, einer Vergangenheit nachtrauern zu müssen, die ihm wohl höchste Erfolge und Ehrungen, aber auch Demütigungen und tiefe Einblicke in die Gepflogenheiten hinter den Kulissen der Macht vermittelt hatte.

Nicht nur die blendende Höhe des Ruhmes, sondern auch seine abgrundtiefen Schatten lernte er kennen: Neid, Mißgunst, Intrigen. Ja, er fiel in Ungnade und beendete den Krieg, wie er ihn begonnen, als ein im täglichen Einsatz stehender Einheitsführer der Jagdwaffe.

Auch nach dem Krieg bleiben ihm die negativen Begleiterscheinungen einer jeden Popularität nicht erspart. Billige Sensationen, Klatsch und Diffamierungen werden von obskuren Geschäftemachern oder von Neidern verbreitet. Aber wie meist in derartigen Fällen bewirken auch böse gemeinte Absichten häufig das Gegenteil und tragen nur zur Vermehrung seiner Beliebtheit bei.

Um hier einfachen Tatsachen das Wort zu lassen:

Adolf Galland ist vom 5. Mai 1945 bis zum 25. April 1947 in anglo-amerikanischer Gefangenschaft.

Danach führt er wie Millionen andere das Leben eines Normalverbrauchers. Im November 1948 geht er nach Argentinien. Wohlgemerkt, nach Gefangenschaft, nach Spruchkammerhochblüte und nach der Währungsreform.

Er hatte schon verschiedene Angebote erhalten, aber er ging da hin, wo er ohne jede politische Bindung ein höchstmögliches Maß an Entfaltungsmöglichkeit auf organisatorischem und fliegerischem Gebiet fand: nach Argentinien. Er

schloß mit der dortigen Luftwaffe einen regulären Zivil-5-Jahresvertrag. Dem damaligen Präsidenten Perón wurde er persönlich erst zwei Jahre später gelegentlich einer Flugvorführung vorgestellt. An die Tradition deutscher militärischer Instrukteure und Berater anknüpfend, hat er sich in Argentinien als erfahrener Fachmann einen Namen gemacht und viele persönliche Freunde gewonnen. Bei seinem Weggang wurde ihm der Titel „Argentinischer Militärflieger honoris causa" angetragen.

Mit seiner Rückkehr nach Deutschland hatte er Glück. Sein Vertrag lief ein Jahr vor dem Sturz Peróns ab, und er verlängerte ihn nicht, weil in Deutschland die Aussichten für eine fliegerische Betätigung wieder im Kommen waren. Er war also weder aus Deutschland geflohen, und er war auch nicht als politischer Flüchtling dorthin zurückgekehrt. Mehrfach weilte er in der Zwischenzeit ganz offiziell in Deutschland.

Auf der Internationalen Flugwoche in Italien gewinnt er 1954 auf einer PIAGGIO 149 einen vielbeachteten zweiten Preis. Ein ausgezeichneter Italienkenner urteilte damals:

„Alle Daumen drückten die italienischen Militärflieger, die unseren ‚Alten' am liebsten mit großem Abstand an erster Stelle gesehen hätten. Von den italienischen Jägern ganz zu schweigen. Für die italienische Presse war das Auftreten des ‚Capitano' eine Sensation, aber die Zeitungen berichteten meist objektiv und fair."

Diese Stimme ist kennzeichnend für die Popularität, die Galland im Ausland besitzt. Wer einmal Gelegenheit hatte, in Unterhaltungen mit Amerikanern, Engländern, Franzosen oder Italienern auf den Namen Galland zu sprechen zu kommen, hat gewiß die erstaunliche Feststellung machen müssen, daß man es im Ausland nicht recht versteht, warum dieser berühmte deutsche Flieger noch nicht wieder in der deutschen Luftwaffe zu finden ist. Der deutsche Gesprächspartner kann dann nur die Schultern zucken. Nun, an Galland liegt es nicht. In Bonn weiß man sehr wohl, daß sein Name eine magnetische Kraft nicht nur auf die Kriegsgeneration, sondern auch auf die fliegerisch begeisterte Jugend ausstrahlt. Man weiß aber auch, daß Galland ein harter Verhandlungspartner, ein gradliniger Arbeiter, ein strenger Vorgesetzter und unter Umständen sogar ein recht unbequemer Untergebener sein kann. Vielleicht haben die Stimmen recht, die unsere militärische Situation als noch nicht reif für eine derart starke Persönlichkeit erachten. Und — angebiedert hat er sich auch nicht.

Nach seiner Rückkehr aus Argentinien warf sich Galland mit gutem Erfolg auf seine Geschäfte. Er nutzte seine Auslandsverbindungen und gründete eine Firma für Industrieberatung. Darüber hinaus wird er von in- und ausländischen Luftfahrtfirmen zu Beratungen herangezogen. Einseitigen geschäftlichen Bindungen weicht er nach Möglichkeit aus, um so mehr genießt er das uneingeschränkte Vertrauen vieler deutscher und ausländischer Unternehmen. Überall bleibt er in Kontakt mit der rapiden technischen Entwicklung, wohin er auf häufigen Reisen in Europa und Amerika gelangt. Nicht umsonst wird er als eine der best-informierten Persönlichkeiten auf dem Luftfahrtgebiet angesehen.

Nicht zuletzt gehört Adolf Galland zu den wenigen Autoren eines Kriegsbuches, die auf echte Erfolge verweisen können. Seine Erinnerungen „Die Ersten und die Letzten" (Schneekluth-Verlag, Darmstadt) sind in sechs Sprachen herausgekommen und erfreuen sich — vor allem im Ausland — überdurchschnittlich

hoher Auflagen. In den USA kam sogar eine Taschenbuch-Ausgabe heraus in mehr als 300 000 Exemplaren, in England und Australien je eine mit 100 000 Stück, die regulären Ausgaben für England und Amerika nicht eingerechnet.

So steht der Mensch Adolf Galland nicht nur als ehemaliger Jagdflieger, sondern vielmehr als Autorität in der Zivil- und Militärluftfahrt heute mehr denn je an hervorragender Stelle; und wenn auch Kritik mitunter noch einmal nach ihm faßt, so sprechen wohl in erster Linie seine ehemaligen Untergebenen und Kameraden für ihn, die ihn 1955 als Ersten in den Ehrenvorstand ihrer Gemeinschaft der Jagdflieger wählten. Für sie ist er — obwohl bei weitem nicht der Älteste und Diensthöchste — die integere Person, um die sich alles schart. Seine alten Kameraden wissen am besten, mit wieviel Rückgrat, aber auch mit wieviel Geschick und Beharrlichkeit ihr Waffengeneral in den schwersten Tagen des Krieges für seine Männer und für sinnvollen Einsatz eintrat, zu einer Zeit, da viele andere Auchvorgesetzte versagten. Wie so oft findet man bei Adolf Galland echte menschliche Qualitäten mit einer gewinnenden Bescheidenheit gepaart. Seine Lebensgewohnheiten sind einfach, seine Wohnung ist schlicht, er ist anspruchslos und zurückhaltend, und man merkt ihm an, wie sehr ihn seine Auslandsbesuche geformt haben.

Aber auch die Verbindung zur sportfliegerischen Praxis ist keineswegs abgerissen. Sein Sieg in Gruppe I beim Deutschlandflug 1958 beweist, daß er der fliegerischen Kleinarbeit noch nicht entwöhnt ist. Und wer ihn im Sportfliegerkreis einmal „aufgetaut" erlebt hat, erkennt, daß unter seiner sonst so strengen äußeren Form eine jungenhafte Vitalität lebendig geblieben ist. Und auch seiner geliebten Jagd geht er mit unverminderter Passion nach — nicht mehr in den Lüften — sondern auf Pirsch in Forst und Tann.

ENDE

Als nächste Bände der Tatsachen-Reihen erscheinen:

Fliegergeschichten	Band 143	*C. C. Bergius* **Landung im Mittelmeer**
Soldatengeschichten	Band 33	*Günther Lampert* **Russenpanzer vor Sala**
Anker-Hefte	Band 79	Britischer Truppentransporter „Orcades" **Vor Kapstadt torpediert**
SOS-Hefte	Band 162	Dampfer „Mjöllnir" ex „Nankin" **Die Prise mit dem Speckbug**

Die Schriftenreihe „Fliegergeschichten" erscheint 14tägl ich im Moewig-Verlag München 2, Türkenstraße 24. Postscheckkonto München 139 68. Erhältlich bei allen Zeitschriftenhandlungen. Preis je Heft 50 Pfg. Ganzleinen-Sammelmappen DM 2.20. Früher erschienene Bände können, soweit lieferbar, direkt vom Verlag bezogen werden. Copyright 1959 by Arthur Moewig Verlag München Gesamtherstellung: Buchdruckerei A. Reiff & Cie., Offenburg (Baden). Printed in Germany

Dieses Heft darf nicht in Leihbüchereien und Lesezirkeln geführt und nicht zum gewerbsmäßigen Umtausch verwendet werden.

NEUERSCHEINUNG

Ein SOS Handbuch

DM 1.50
112 Seiten

DIE DEUTSCHEN U-BOOTE 1939-45

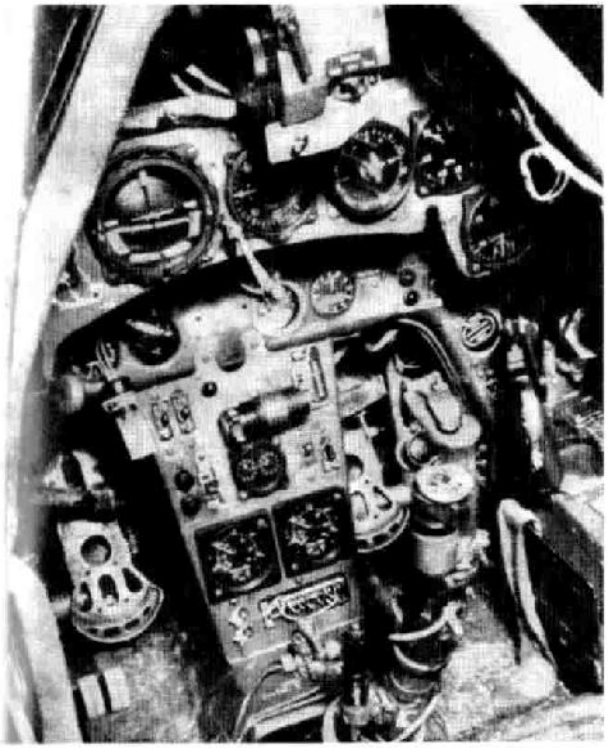
Ihr Verbleib · Technische Daten
Seitenrißzeichnungen · Typenliste
Namen der Kommandanten
Die U-Flottillen u. a.

Ein nach neuesten Erkenntnissen zusammengestelltes einmaliges Nachschlagewerk!
Fragen Sie Ihren Zeitschriftenhändler oder, falls dort nicht vorrätig, bestellen Sie bitte beim MOEWIG-VERLAG, MÜNCHEN 2, TÜRKENSTR. 24 (Postscheckkonto München Nr. 13968). Wir liefern sofort und portofrei.

Als
Fliegergeschichten-Sonderband
Nr. 17 ist soeben erschienen:
ARMIN RELLING
Blitzschlag und Götterwind
Erster Luftangriff auf Japan
und Gegenschlag der „Selbstmordflieger" Japans
Sie erhalten diesen Sonderband bei Ihrem Zeitschriftenhändler oder, falls dort nicht vorrätig, direkt durch den
MOEWIG-VERLAG · MÜNCHEN 2 · TÜRKENSTRASSE 24
Postscheckkonto: München 139 68

Kalender-Armbanduhr
mit automatischer Datumsangabe
21 Steine-Ankerwerk, Mittelsekunde, Gehäuse vergoldet, wasserdicht, antimagnetic,
mit Metallgliederband . . DM 49,—
15,— DM Anzahlung bei Lieferung
Rest in 6 Monatsraten.
Rücknahme bei Nichtgefallen innerh. 30 Tg.
moderne Schmuckzifferblätter – 1 Jahr volle Garantie. – Jede Uhr im Geschenketui.
Postkarte genügt – Alter bitte angeben
R. Huhnerfrager / Uhrengroßversand Abt. M4 Eitorf/Sieg

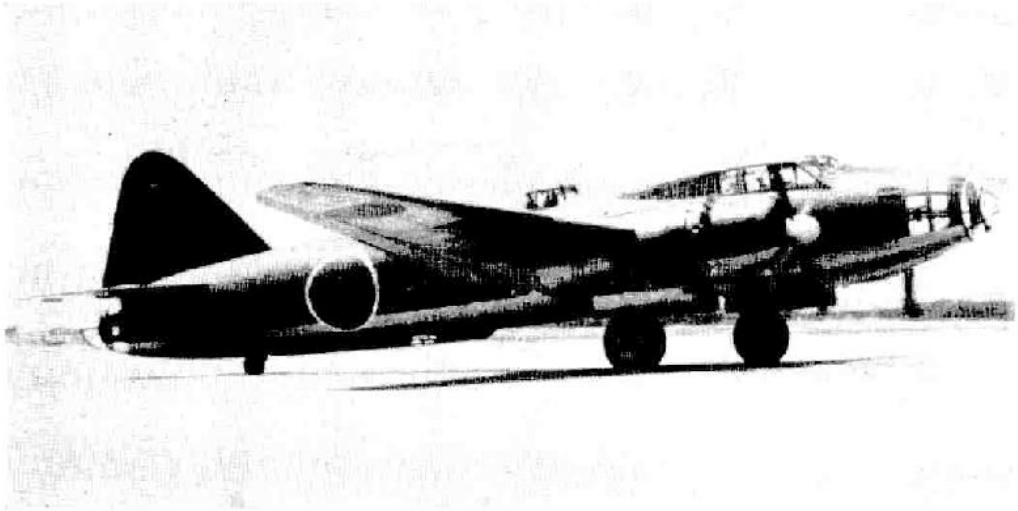
Galland mit der gewohnten Zigarre steigt in seine Maschine



Diese Vielzahl von Armaturen und Instrumenten hat ein Jagdflieger in der FW 190 vor sich

JAPANISCHE FLUGZEUGE DES 2. WELTKRIEGES

108. Flugzeugtypentafel — Serie K / 5



Mitsubishi G4M2 Schwerer Bomber Type 01

Code-Name: „Betty"

Die „Betty" gehört wohl zu den meistverwendeten japanischen Marine-Bombenflugzeugen. Sie dürfte seinerzeit mit einem Fluggewicht von 15 t das schwerste von einem Flugzeugträger gestartete Flugzeug gewesen sein. Der erste Einsatz erfolgte 1942 gegen einen Transporter in der Nähe der Gilbertinseln. Später ist die „Betty" auch laufend als Trägerflugzeug für die „Baka"-Totaleinsatzflugzeuge verwendet worden. Das Muster wurde ab Winter 1944/45 durch den Armee-Bomber Ki 67 bei dieser Aufgabe abgelöst. Auf Grund der eigenartigen Rumpfform hatte das Flugzeug bei der japanischen Marineluftwaffe den Spitznamen „Zigarre".

Technische Daten

Triebwerk	2 Mitsubishi Kinsei je 1850 PS
Bewaffnung	3—4 MG 7,7 mm, evtl. 2 MK 20 mm
Spannweite	24,89 m
Länge	19,63 m
Höhe	4,11 m
Tragflächeninhalt	78,125 qm
Leergewicht	8 000 kg
Fluggewicht	15 000 kg
Bombenlast maximal	2 800 kg
Steiggeschwindigkeit	8000 m in 30 min 24 sec.
Gipfelhöhe	8950 m
Höchstgeschwindigkeit	500 km/h

Die Rückseite des Heftes zierte dann immer die Abbildung irgendeines „exotischen" Flugzeugs nebst dessen technischen Daten.

Hier der japanische Bomber Mitsubishi G4M2 . . .

* * * * * * *